И 30/795

И 30/795

ВАЛЯХИН

(Начальник Николаевского на Амуре порта)

# НИКОЛАЕВСКИЙ НА АМУРЕ ПОРТ

(Роль и значение его для края и отчет о деятельности с момента окончания японской интервенции с 1923 г. по 1/X 1925 г.)

Издание Николаевского на Амуре Порта
Николаевск на Амуре
1926

**ВАЛЯХИН**

(Начальник Николаевского на Амуре порта)

Ч 30/795

# НИКОЛАЕВСКИЙ НА АМУРЕ ПОРТ

(Роль и значение его для края и отчет о деятельности с момента окончания японской интервенции) с 1923 г. по I/X 1925 г.

Издание Николаевского на Амура Порта
Николаевск на Амуре
1926

СССР
26568.

Государственная
БИБЛИОТЕКА
СССР
им. В. И. Ленина
83140-52

Типография Николаевского на Амуре УИК-а. Улит № 178. Тираж 600 эк.

# Предисловие.

Отчет о деятельности Никпорта за 1923—1924 год был отпечатан всего в количестве 150 экземпляров. В то время, как центр, местные организации и Управления Портов обменивались друг с другом своими отчетами, позволявшими им взаимно знакомиться с их деятельностью и с их экономическими данными, а отсюда и с вытекающими и пред'явленными к ним требованиями, Николаевское Портовое Управление во множестве случаев вынуждено было отказывать в присылке своего отчета.

Чтобы в этом году возместить такую недостаточность осведомления о своей работе, Ник. Порт. Управление включает в свой отчет за 1924—1925 год пополненные основные исторические, гидрографические и экономические данные о Никпорте, помещенные уже однажды в отчете за 1923—1924 г. и печатает его в большем количестве экземпляров. Этим предоставляется полная возможность всем желающим иметь печатные экземпляры отчета и по нему судить о значении и деятельности Порта со всех его сторон.

Начальник Порта
С. ВАЛЯХИН.

# Организация в городе Николаевске на Амуре морского торгового порта.

## Исторический обзор развития порта.

1-го августа 1850 года адмиралом *Невельским* (открывшим устье Амура) в 46 милях от моря, на левом берегу реки Амура, на мысе «Куегда» был поднят русский военный флаг и основан военный пост, названный им Николаевск, с какого времени надлежит считать возникновение Николаевского порта. Пост этот в дальнейшем, вплоть до 1854 года, в виду политических осложнений с Китаем, существовал в виде фактории Русско-Американской Компании, производившей торговые операции с заморскими колониями, служа одновременно и базой научно-изыскательских экспедиций в Приамурском крае.

По Нерчинскому договору 1854 года (заключенному между Россией и Китаем) последовало присоединение к российским владениям всего Приамурского края, и таким образом Россия получила возможность свободного выхода к берегам Тихого Океана. Этот момент явился весьма важным в исторической жизни России, так как для государства был открыт путь к нашим северо-восточным азиатским владениям по реке Амуру. До сего времени все питание Охотско-Камчатского края происходило сухим таежным путем через Якутск, Аян или Охотск. Дорога этим направлением была чрезвычайно длинная и трудная, а потому понятно, какие громадные последствия для страны представила река Амур, составившая продолжение великого сибирского пути; тем большее значение получил Николаевск, став конечным пунктом этого пути и портом, расположившимся при устье реки Амура, как бы в воротах при входе с моря в наши Дальне-Восточные земли.

С заключением мирного договора с Китаем, Николаевский на Амуре порт стал мало-по-малу проявлять свою деятельность. Деятельность эта, правда, первое время, в виду неустановившегося еще тогда политического равновесия Востока, была сравнительно незначительной и ограничилась лишь выполнением военно-оперативных заданий и разного рода разведок и изысканий экономического и гидрографического характера.

Так в 1854 году был произведен сплав войск из Забайкалья к устью Амура на 43 баржах и нескольких копоперских лодках, на буксире построенного в том-же году на Шилке парохода «Аргунь». При сплаве находилась и ученая экспедиция, снаряженная бывшим императорским географическим общест-

вом и занимавшаяся различного рода исследованиями в Приамурском крае.

Последующей датой развития Николаевского порта необходимо отметить 1855 год,— год упразднения Петропавловского порта и перенесения административного центра области из Петропавловска на Камчатке в Николаевск. Летом 1855 года весь военный флот, бывший тогда в Восточном океане, со всеми командами и имуществом Петропавловского порта, перешел в Николаевск, который и стал с тех пор существовать, как база морских и военных сил на берегах Тихого океана.

В 1856 году последовало учреждение Приморской области, и местопребыванием военного губернатора был назначен Николаевский пост, переименованный в город Николаевск.

Начало собственно коммерческой деятельности Николаевского порта необходимо считать с 1857 года, когда по Амуру были впервые открыты коммерческие рейсы при помощи пяти имевшихся в то время пароходов. Рейсы эти носили, однако, случайный характер, и правильное сообщение было установлено лишь с 1858 года, когда Приморский и Уссурийский край по японскому трактату и Тянь-Цзинскому договору были окончательно закреплены за Россией. С этого времени жизнь и деятельность порта медленными, но твердыми шагами шла по пути своего экономического и культурного развития вплоть до 1878 года, когда был открыт Владивостокский порт, куда вслед за тем была перенесена из Николаевска и военная, и морская база, а также и административное Управление краем.

С этого момента, казалось, Николаевск был брошен на произвол судьбы и роль Николаевска в жизни Дальнего Востока кончилась; но предположения эти в действительности не оправдались. Жизнь и деятельность Николаевского на Амуре порта, с перемещением центра тяжести всей административной и хозяйственной жизни края во Владивосток, если и подверглась сокращению, то лишь частичному и временному, так как Николаевский порт не мог потерять в целом того доминирующего значения, какое он занимал на северо-восточных окраинах наших владений в экономике края.

В пользу Николаевского порта, во первых, говорит его естественное положение на головном участке громаднейшего транс-азиатского пути, проходящего через всю Азиатскую Россию и соединяющего Центральную Россию с Великим океаном. Помимо сего Николаевск является не только цент-

ром промышленного района низовья Амура, острова Сахалина и Охотско-Камчатского края, тяготеющего к городу, но и центром всей экономической жизни этого ценного района, благодаря тем естественным богатствам, которыми владеет край.

Наконец в пользу Николаевска говорят и те преимущества, каковые он представляет перед Владивостоком. Дело в том, что Владивосток связан, с одной стороны, Восточно-Китайской дорогой, пролегающей по чужой территории, а с другой стороны—Уссурийской железной дорогой, проходящей вдоль границы с соседним государством. Между тем Николаевск соединен с сетью российских железных дорог Амурским водным путем, идущим по территории русского Дальнего Востока.

Порт-же, расположенный в устье реки Амура при впадении ее в море, служит перевальным пунктом для грузов, следующих в край из-за границы и обратно. Помимо сего Николаевск имеет и те преимущества перед Владивостоком, что все грузовые потоки внутрь страны направляются водной системой реки Амура вплоть до Сретенска, где производится перегрузка для дальнейшего следования железнодорожным путем. Путь этот для грузов является не только кратчайшим, но и наиболее дешевым, ибо высокие фрахты по другому направлению никогда и в прежнее время не могли конкурировать с водными фрахтами, превосходя их в отдельных случаях в несколько раз.

Дабы судить о дальнейшем развитии Николаевского на Амуре порта начиная с 1878 года, необходимо сказать несколько слов о судоходной его деятельности отдельно по морскому, и отдельно по речному транспорту.

За период времени с 1895 по 1912 г., как то можно усмотреть из нижепомещенной таблицы, общий грузооборот и судооборот порта по морскому транспорту представлял нижеследующее:

# ТАБЛИЦА

движения морских судов и грузов в Николаевском на Амуре порте с 1912 года.

| Г. Г. | Количество судов. | КОЛИЧЕСТВО ГРУЗА В ТОННАХ. | | ВСЕГО. |
|---|---|---|---|---|
| | | Привоз. | Вывоз. | |
| 1895 | 53 | 26869 | 2000 | 28869 |
| 1896 | 68 | 35811 | 1274 | 37085 |
| 1897 | 86 | 24177 | 516 | 24693 |
| 1898 | 81 | 45348 | 2726 | 48074 |
| 1899 | 103 | 48631 | 6557 | 55188 |
| 1900 | 126 | 33588 | 11403 | 44991 |
| 1901 | 96 | 36065 | 10820 | 46885 |
| 1902 | 116 | 45738 | 11639 | 57377 |
| 1903 | 84 | 31475 | 13115 | 44590 |
| 1904 | 42 | 7220 | 492 | 7712 |
| 1905 | 15 | 23279 | 11803 | 35082 |
| 1906 | 102 | 79672 | | 79672 |
| 1907 | 131 | 61311 | 21312 | 82623 |
| 1908 | 145 | 50000 | 22459 | 72459 |
| 1909 | 124 | 46230 | 21967 | 68197 |
| 1910 | 101 | 76066 | 24590 | 100656 |
| 1911 | 108 | 70788 | 18693 | 89481 |
| 1912 | 116 | 59579 | 26420 | 85999 |
| 1913 | 166 | 61127 | 20540 | 81667 |
| 1914 | 162 | 70578 | 39092 | 109670 |
| | 2025 | 933552 | 267418 | 120970 |

Сведений о грузообороте порта и количестве морских судов, посетивших порт за время с 1871 по 1895 и с 1912 по 1920 год, к сожалению не имеется за уничтожением всего архива от пожара во время интервенции. С 1920 по 1923 год сведений так же не имеется, ибо Николаевск эти годы находился в руках японских оккупационных войск.

Что же касается деятельности порта по судообороту судов, находившихся в распоряжении Амурской Торговой флотилии за время с 1878 года по 1911 год, то она такова:

К 1872 году флотилия насчитывала в своем составе двенадцать единиц, каковые в том же году были переданы в эксплоатацию Товариществу Амурского пароходства. В 1872 году возникло новое пароходное предприятие «Амурское общество пароходства и торговли», каковому обществу переданы были срочные почтово пассажирские рейсы. С означенного момента посещаемость Николаевского на Амуре порта морскими судами стала более интенсивной, ввиду завязавшихся в то время сношений с Японией, Китаем и другими иностранными державами.

В 1895 году Амурское общество пароходства и торговли имело в своем распоряжении 56 пароходов, общей мощностью в 12,000 инд. сил и 64 баржи, с общей грузоподъемностью всех судов в 11476 тонн В дальнейшем рост числа судов постепенно увеличивался, и в 1911 году весь состав Амурской флотилии был 680 единиц, из коих 523—торгового флота, 34—казенных судов, 87 -служебных судов Амурского Водного Управления и 43—военной флотилии.

Не так дело обстояло с техническим оборудованием Николаевского на Амуре порта.

До 1914 года Николаевский порт не имел сколь либо значительного технического оборудования, а также и административного управления, что, конечно, не прошло для него бесследно. С открытием Владивостокского порта, схема грузовых потоков в Николаевском районе подверглась значительным изменениям, и Николаевский порт лишился значительной части грузов, перешедших на новое направление, через Владивостокский порт, Такое отвлечение грузов было обусловлено, главным образом, неблагоустройством порта и мелководностью фарватеров Амурского Лимана, не обеспечивающих доступа в лиман большим океанским судам.

И только целый ряд ходатайств Николаевского городского общественного управления, а также торгово-промышленных кругов, сдвинули с мертвой точки вопрос о благоустройстве порта. В результате этих работ было решение правительства создать в Николаевске технически оборудованный порт и ввести в нем Управление на основе торгового устава.

Считаясь с указанными недостатками, в 1914 году, одновременно с введением административного управления, был составлен полный технический проэкт порта. Проэкт в целом предусматривал постройку причалов, пакгаузов, лесопильных заводов, угольных и других складов, береговых рефрежираторов, лесной гавани, рыбных пристаней, эллинга, дока и пр.

Работы начались в 1914 году и были прерваны в 1917 году в связи с революцией, причем за указанный период времени были выполнены следующие работы и мероприятия:

1) Постройка искусственного мола с 5 пакгаузами на нем вместимостью каждый 4000 тонн.

2) Произведена часть землечерпательных работ по углублению северного бара и устройству канала в бухте и подчистке подходов к морским причалам.

3) Устроена телефонная линия по правому берегу лимана между Николаевском и мысом Джаоре, с ответвлениями на промежуточные станции (мыс Вассе—мыс Пронге), а также соединен телефоном остров Лангр вдоль левого берега.

4) Организована лоцманская служба, при чем лоцманские станции были устроены в заливе Де-Кастри, на острове Лангр и в Николаевске.

Поэтому, в связи с начавшимися работами по устройству порта, Николаевск начал жить надеждами на свое вступление в ряды первоклассных портов, но события последующего времени принесли ему некоторое разочарование. В 1918 году Николаевск и вся тяготеющая к нему территория Сахалинской области были заняты экспедиционными японскими войсками. В 1920 году после разразившихся над городом событий в связи с интервенцией, произведших большие разрушения, как в самом городе, так и в порту, состоялась окончательная оккупация Николаевска японцами, каковая продолжалась почти до конца 1922 года, когда экспедиционные японские войска оставили русскую территорию.

**Гидрографическое и географическое описание порта [глубина бухты и фарватеров].**

Николаевский на Амуре порт расположен в широте N 53° 19 и долготе W 140° 51', считая от Гринвича. Порт находится в пределах бухты города Николаевска, на левом берегу реки Амура, в расстоянии 46 морских миль от ее устья. Бухта, в которой расположен порт, является технически совершенно незаконченной, а посему и не имеет определенного вида таковой. Глубина в бухте от 61 см. (7 ф.) до 152 см.(10 ф.)

Ниже Николаевска на протяжении 26,5 километров река Амур идет одним общим руслом, где разбивается на 3 рукава, образующие 3 фарватера, южный, восточный и северный, по которым воды Амура изливаются в Амурский лиман. Южный фарватер идет все время подле материка, ос-

тавляя к западу острова Чакмут и Хагемиф, мысы Джаоре и Хусси, остров Уюзут и мыс Пронге. Обогнув под прямым углом этот мыс, означенный фарватер направляется к северо-западу, к мысу Налео. от которого переходит к мысу Чхиль, расположенному на левом берегу реки Амура, и идет подле этого берега до города Николаевска, отстоящего от мыса Лазарева по этому фарватеру на 73 мили. Ширина южного фарватера изменяется от 1 кабельтова до 2 миль. Глубина на нем от мыса Лазарева до параллели острова Чоме изменяется от 21,336 м. 10 саж.) до 12,802 м.. (6 саж.) от островов Чоме и Пронге глубины постепенно уменьшаются, и фарватер образует бар, наименьшая глубина коего у мыса Хусси 365 см. (12 фут). На дальнейшем протяжении за этим баром глубина увеличивается с 12.802 и более м. (6 и более саж.), но на перевале от мыса Налео к Чхиль снова уменьшается до 518 см. (17' и548 см. (18') и затем вплоть до города Николаевска идут более или менее значительные глубины, доходящие против мыса Вассе до 51,206 метр. (24 саж.)

Восточный фарватер, начинаясь против мыса Табах, первоначальное свое направление имеет на юг и не дойдя 2,1 мили до мыса Пронге, круто поворачивает на восток, имея глубины от места поворота на протяжении 4 миль от 12,73 ($5^1/_2$ саж,) до 10,6 метр., ($4^1/_2$ саж.) после чего указанный фарватер разветвляется на отдельные каналы, заканчивающиеся при соединении с Сахалинским фарватером мелководными банками.

Северный фарватер, ведущий из Амура в Охотское море, идет под левым берегом реки до мыса Табах, откуда его узкое извилистое русло, имеющее глубины от 6,4 м (3 саж.) до 12,8 м. (6 саж.) с иловатым грунтом, поворачивает на север и пройдя мимо мысов Озерпах и Петах, подходит к мысу Пупр. Южнее параллели мыса Пупр фарватер этот разветвляется на два канала, из коих восточный, отстоящий по параллели от северной окопечности мыса Пупр в 4,267 кил., имеет ширину 256 метр, (120 саж.) и глубину от 3.96 см. (13 ф.) до 8,53 метр., (4 саж.), а западный, находящийся ближе к мысу Пуир на параллели этого мыса, на расстоянии от него около 2,13 километр., имеет тут местный бар с глубиною 396 см. (13 ф.) до 518 см., (17 ф.) глубина же самого фарватера от 6,4 (3 саж.) до 14,93 метр. (7 саж.) при наименьшей ширине против мысов Озерпах и Петах в 3/4 мили. В 3 милях к северо-востоку от Пупра оба канала соединяются в один общий фарватер с глубиною от 609 см. (20 ф.) до 15 метр.

($7^1/_2$ саж.). Фарватер этот, приняв направление на северо-запад, идет до параллели острова Лангр и при входе здесь на северной рейд образует бар, носящий название Северного и имеющий наименьшую глубину в малую воду 426 см. (14 ф.)

Северный и южный фарватеры в своих конечных пунктах соединяются Татарским проливом, носящим в указанных пределах наименование Сахалинского фарватера и простирающимся на юг до острова Хагемиф.

Сахалинский фарватер от острова Хагемиф идет вдоль берега Сахалина в расстоянии 5-6 миль от него до мыса Халезова, севернее же этого мыса, примерно в 5 милях, подходит почти вплоть к Сахалинскому берегу и еще 5 миль севернее, против деревни Петумбово, круто поворачивает к северо-западу и через северный рейд лимана выходит в Охотское море на широте $50^0$ 30'

Этот фарватер шире и глубже прочих фарватеров. так в нем только на одном месте имеются глубины в самую малую воду 426 см. (14 ф.) и при приливе от 548 (18 ф.) до 579 см. (19 ф.) на всем же остальном протяжении фарватера глубины не менее 6,4 метр. (3 саж).

Топографические условия берегов Амура и его лимана представляются в следующем виде: оба берега нижней части реки Амура, в особенности правый, окаймлены лесистыми горными хребтами, высотою, кроме отдельных вершин, до 329 метр. Хребты эти опускаются местами к реке в виде скалистых обрывов, местами же образуют луновые впадины, расположенные в незначительном расстоянии от берегов Амура. Амурский лиман заключен в берегах совершенно противоположного характера. Насколько западный материковый берег возвышенный, сплошь гористый, частью глинистый, частью каменистый, настолько восточный Сахалинский берег лимана низменный, песчано болотистый и изрезанный песчаными буграми. Единственная гора „Енгыч" высотою 574. м. находящаяся на южной части берега (севернее параллели мыса Лазарева на 7 миль) и та расположена в 17 милях от берега.

Из мысов восточно берега только один выделяется своим видом; это мыс Халезова, достаточно высокий, песчаный и с небольшой растительностью. Он находится на северной части берега южнее мыса Головачева на 17 миль. В то время, когда к западному берегу лимана судоходные фарватеры во многих местах подходят вплоть, от Сахалинского берега они почти везде отступают на расстояние 4—7 миль,

и лишь в одном месте эти берега сходятся; ни на одном из них нет ни одной бухты, где бы даже малые суда могли найти убежище от ветров и льдов.

### Ветры.

В летнее время, благодаря господству барометрической депрессии на материке и нахождению центра высокого давлении в северной части Тихого океана, преобладающие ветры в лимане и устье реки Амура—южные. Открытое положение лимана дает полный простор ветрам от этих румбов, почему беспрепятственное плавание по каналам лимана, по - верженным при этом сильным приливо-отливным течениям, а в начале навигации и плавающим льдам, возможно только для судов с сильными машинами и при тщательном ограждении фарватера. Северные и северо-восточные ветры в летнее время случаются сравнительно редко и не бывают продолжительными, хотя сопровождаются обычно дождем и пасмурностью. Осенью же, после равноденствия, когда устанавливается зимнее распределение областей высокого и низкого давления, северные и северо-восточные ветры становятся господствующими и достигают большой силы. Эти ветры разводят в лимане почти вдруг сильные течения и большое волнение на фарватерах. В особенности подвержен действию ветров Сахалинский фарватер, представляющий из себя как бы узкий коридор между Охотским морем и Татарским проливом. Так SO Татарского пролива обращается здесь в свежий S, а NW и NO в свежий N. Эти же ветры в устье Амура до Николаевска обращаются в SO и NO.

### Передвижение наносов в бухте и фарватерах.

Из отдельных мест, подверженных действию наносов, необходимо отметить следующее:

1) северный бар в устье реки Амура при впадении ее в Охотское море;

2) южный бар в направлении южного фарватера у мыса Хусен и

3) гавань в пределах города Николаевска.

Ежегодное количество наносов, производимых рекою Амур, составляет около 2476000 куб. метров грунта, исходя из нижеследующего расчета: в половодье Амур несет около 48.000 куб. метров воды в секунду, принимая количество оса дка в

$$\frac{1}{50.000}$$

общего объема воды, получим, что Амур выносит в один сутки приблизительно 82500 куб. метр. Дней с большими паводками около 30, в соответствии с чем всего в паводке Амур выносит 2476000 куб. метров отложений. Принимая, что 6 частей воды Амура направляются на север и 4 на юг—получим распределение наносов на севере 1486000 куб. метр. на юг 990000 куб. метр. Допуская, что $^2/_3$ отложений осаждаются на банках, а остальная $^1/_3$ идет на уменьшение глубин и обмеление фарватера на барах, потенциальная кубатура отложений в год на северном и южном баре должна соответственно составить 495000 куб. метр. и 330000 куб. метр. В смысле отложений северный бар находится в несравненно более благоприятных условиях, чем южный, благодаря значительным приливо-отливным течениям. На северном фарватере скорость воды при отливе настолько значительна, что все осевшие во время прилива частицы далеко уносятся в море при отливном течении. Доказательством этому служит естественное углубление северного фарватера по сравнению с глубинами, существовавшими в нем ранее. Причины, способствующие углублению северного фарватера, заключаются в том, что банки, окаймляющие фарватер, нарастая постепенно, являются теперь уже обсыхающими при отливе и представляют собой естественные дамбы, ограждающие русло фарватера. Несомненно, что северный фарватер находится в периоде самоуглубления, и теперь более чем когда либо можно утверждать с уверенностью, что количество осадков, выносимых из Амура и осаждающихся в фарватере при его искусственном углублении, будет более или менее значительно.

Что же касается отложений в самой бухте, то таковые отложения наносятся реками Лячи и Камора, а также и самим течением реки Амура. Для устранения указанных отложений необходимо защитить гавань с юго-запада от течения дамбой, в виде мола с соответствующим сопряжением последнего с берегом.

### Колебания уровня воды (приливы и отливы).

Колебания уровня воды в устье реки Амура и лимане реки Амура характеризуются приливно-отливными течениями. Прилив из Татарского пролива входит в Амурский лиман с севера со скоростью до 2-х узлов, упирается в Сахалинский берег южнее мыса Погиби и отсюда принимает направление к W-NW и N со скоростью у мыса Лазарева от $3^1/_2$ до 4 и иногда до 5 узлов. Далее главная струя, двигающаяся по

фарватеру к островам Чекмут и Хагемиф, постепенно ослабевает в силе, так что у последнего из этих островов скорость течения замечена только от 2 до 3 узлов. На всем протяжении от мыса Лазерева до мыса Джаоре прилив бывает 2 раза в сутки. У мыса Лазарева полная вода стоит около часа и потом быстро сбывает, возвышение прилива 152 см. (5 ф.) но бывает и 274 см. (9 ф.). У острова Чоме полная вода стоит до 50 минут и возвышение прилива до 121 см. (4 ф.), у острова большой Хагемиф возвышение от 60 см. (2ф.) до 91 см. (3 ф.). Далее, от мыса Джаоре до мыса Пронге полные воды не имеют никакой правильности и зависят более от ветров: они бывают 1 раз в сутки и возвышаются при S ветрах до 45 см. (1,5 ф.) а при N и N0 до 31 см. (1 ф.) Течение постоянное к югусо скоростью около 1 узла.

Отлив везде идет противоположно приливу. На севере Амурского лимана прилив из Охотского моря в Сахалинский канал входит двумя струями, от WW на южную сторону северной банки и от W между банкой и мысом Головачева на Сахалине. Обе эти струи сливаются у деревни Петумбово и общим течением идут вдоль Сахалинского канала на юг, иногда со скоростью 4 узлов. Это приливное течение из Охотского моря переливается также по мелководьям северной части лимана, поднимая на них воду от 152 см. (5ф.) до 274 см. (9 ф.), смотря по фазам луны. На северном фарватере у островов Керморстос и Лангр прилив и отлив бывает только один раз в сутки, возвышение прилива во время сизигии 182 см. (6 ф.) и 213 см. (8 ф.) а во время квадратур от 212 см. (8 ф.)до 152 см. (5 ф). Течение при южном ветре во время прилива не превышает $1^1/_2$ узлов, а при отливе $3^1/_2$ узлов. Отливы идут обратным порядком как по Сахалинскому каналу, так и по банкам. Приливы с Охотского моря проходят по всей длине северного фарватера и иногда имеют такую силу, что даже у острова Керморстос поднимают уровень воды до 107 см. (5,5 ф.), у мыса Пупр до 136 см. (4 ф.) и у мыса Озерпах до 106 см. (3 ф.). Они образуют обратное течение даже у мыса Табах и принимают до Николаевска, выражаясь на Николаевском малом рейде подъемом уровня реки до 45 см. (1,5 ф.) и 60 см. (2 ф.) Скорость приливного течения у о. Лангр около $1^1/_2$ узлов. отливного до $3^1/_2$ узлов и более. Ветры оказывают большое влияние как на высоту приливов, так и на скорость вызываемых ими течений по Сахалинскому фарватеру. Последний необходимо разделить на 2 части. В первой (южной части) течения сменяются 4 раза в сутки, повинуясь действию приливов и

отливов. Приливное течение идет с юга на север от 0 часов до 6 часов лунного времени, а затем от 6 часов до 12 часов лунного времени идет по обратному направлению течение отливное.

Скорость течений от 1 до 2 узлов. На изгибе фарватера против мыса Пронге действием сильной струи восточного фарватера устья реки Амура оба течения отклоняются, так что направление приливного течения тут WO и OWO, а отливного SSO. Скорость та-же около 2 узлов. В северной части фарватера всего лишь один прилив и один отлив в сутки, почему и течение меняется лишь 2 раза в сутки.

Приливное течение здесь идет из Охотского моря в лиман от 18 часов до 24 часов лунного времени, направляясь на WO со скоростью около 1 узла, а остальные часы лунных суток (от 1 часа до 18 часов) идет течение отливное из лимана в Охотское море по румбам NN и NO со скоростью 3 и более узлов. При этом необходимо отметить, что ход течения на Сахалинском фарватере далеко не согласуется с ходом на нем приливом и отливов, а именно: возвышение воды прилива и отлива, т.-е. возвышение воды прилива продолжается от 0 час. до 7 часов лунного времени, хотя течение в это время—отливное течение, а затем до 24 часов лунного времени идет отлив—убыль воды. Все указанное течение относится лишь к штилевой погоде, ветер же, противный течениям, не только может ослабить его или даже остановить, но и повернуть обратно; точно также ветер значительно усиливает течение, которое совпадает с его направлением.

Самые большие воды в Амурском лимане бывают весною, во время таяния снегов, и осенью после продолжительных свежих ветров, но на высоту воды на южном баре имеют влияние также и летние, нередко случающиеся разливы реки Амура.

Собственное течение реки Амура простирается к югу от островов Хагемиф и немного далее, где при встрече с приливом бывает большой сулой, а по северному фарватеру доходит до северного рейда.

### Замерзаемость порта и продолжительность навигации.

Морская навигация заканчивается в первых числах ноября, иногда и ранее, смотря по ранним или поздним морозам, под влиянием коих мало соленые воды лимана очень быстро затягиваются льдом. В общем же лед в лимане редко становится сразу, а всегда представляет неровную поверхность,

местами нагромождая целые горы. Благодаря же большим морозам, лед промерзает до 152 см. на банках и до 106 см. на фарватере. Весною лиман окончательно освобождается от льда в конце мая.

Наносный же лед из Охотского моря в северной части лимана можно встретить даже в июне и позже. На пространстве между городом Николаевском и заливом Де-Кастри по фарватеру раньше всех замерзает бар между островом Уюзут и мысом Джаоре, обыкновенно в начале ноября. Затем затягивает фарватер у острова Попова и к югу от него до мыса Екатерины. Хотя река Амур против Николаевска очищается от льда в большинстве случаев в середине мая, но плавание по реке (вниз) делается возможным только с конца мая, к каковому времени лиман окончательно освобождается от плавающего льда. Посему продолжительность навигационного периода в Николаевске равна 5-5½ месяцам.

Охотское море за исключением его больших заливов: Гижигинского, Пенжинского и Удского, доступно для плавания круглый год, но навигация от севера по Амурскому лиману в зимнее время поддерживаться не может, так как весь этот лиман покрывается сплошным льдом, равно как и ближайшая часть Охотского моря за деревню Коль, лежащую на материке в 55° 40' N широты.

Весною северная часть Амурского лимана, как более открытая к морю, очищается от льда ранее его южной части, в коей долго задерживается лед, особенно в узкой части Татарского пролива южнее мыса Лазарева, оставаясь тут до тех пор, пока южный проход в лиман не очистится до мыса Екатерины, что имеет место обыкновенно в конце мая, т. е. спустя ¾ месяца и даже целый месяц после освобождения от льда реки Амура в Николаевске.

В виду указанных условий более раннее плавание к Николаевску устанавливается скорее от севера из Охотского моря, чем от юга из Татарского пролива, так как северная часть лимана имеет значительную ширину и лед беспрепятственно выносится отливами в Охотское море.

### Состояние порта к 1920 году.

К 1920 году Управление Порта имело мощное хозяйство, которое все время расширялось и расширялось; был уже недалек тот момент, когда порт мог стать на то должное положение, какое он должен занимать по своему экономическому значению, это — быть главным портом нашей северо-восточной

громадной окраины. Хозяйство порта представляло к 1920 году нижеследующее.

**Портовые гражданские сооружения.**

1) Управление торгового порта, 2-этажное здание на городском участие, размером 14, 93 х 8,53 метра, общей площадью 255 кв. метров.

2) Здание Управления работами порта на мысе Кошка 2-х этажное, размером 21,33 х 10, 66 м и общей площадью 456 кв. метров.

3) 2 этажный дом под больницу, площадью 319 кв. м.

4) Столярная и плотничная мастерская с помещением для пожарной команды, размером 137 кв. метров.

5) Деревянная казарма (общежитие для служащих) размером 137 кв. метров.

6) Дом под квартиру надзирателя порта, размером 55 кв. метров.

7) Три пакгауза, размером каждый 21,83х68,27 на мысе Кошка.

8) Пять пакгаузов, таких же размеров каждый, на молу.

9) Два пакгауза, таких же размеров у почтово-телеграфной и Эммерской пристаней.

10) Деревянный дом на острове Лангр с сигнальным оборудованием, размером 12,8х10,66.

11) Тоже на мысе Пронге, размером 8,53х12,8.

12) Тоже на мысе Джаоре, с сигнальным оборудованием, размером 10,66х10,66.

13) Сторожевой домик у телеграфной пристани, размером 4,26 х 3,2.

14) Тоже у пакгауза № 2 размером 5,33 х 3,2.

15) Тоже у пристани Кунста, размером 6,4 х 6,4.

16) Досчатый барак для рабочих на мысе Кошка, размером 6,4 х 19,2.

17) Тоже там же, размером 6,4х8,53.

18) Тоже на молу, размером 6,4 х 32.

19) Домик для сторожа там же, размером 4.26 м. х 4,26.

20) Три склада на Кошке для шкиперского, механического и строительного оборудования.

21) Кирпичное здание мастерской площадью в 388 911 кв. метр. с оборудованием всеми цехами и при ней электрической станции.

22) Водолазная станция с водолазным имуществом.
23) Пожарный обоз с полным оборудованием.
24) „ грузовой автомобиль.

**Портовые гидротехнические сооружения.**

1) Искусственный незаконченный мол, размером 104.54 м. х 420, 31 м.

2) Деревянная на нем пристань на ряжах для причала морских судов на длиною 317,9 м.

3) Деревянная пристань свайная, тоже для причала морских судов на Кошка длиною 79 м.

4) Причальная площадка для речных судов на мысе Кошка, размером 119,48 м.

5) Телефонная линия Николаевск—Вассе—Пронге—Джаоре,—общим протяжением 101.87 километров с перечением реки Амура у деревни Личи подводным кабелем, длиною 4,28 кил. с ответвлениями: на мыс Вассе 4,26 кил. Пронге 8,53 кил. и Фузи 0,53 кил.

6) Телефонная линия Николаевск—мыс Меньшикова, остров Лангр на протяжении 65.14 кил. из них 4,79 килом. подводного кабеля.

**Плавучие средства.**

1) Землечерпательная машина «Инженер Сахаров» мощностью 500 сил.

2) Землечерпательная машина «Ренания», мощностью 600 сил.

3) Рефулер «Улисс» мощностью 400 сил.
4) Паровая шаланда «Диомид», мощностью 250 сил.
5) Экскаватор.
6) Буксирный катер «Лангр» 720 сил.
7) Буксирный катер «Лазарев», мощностью 250 сил.
8) Моторный катер «Владимир» 23 эффективных силы.
9) Моторный баркас 12 эффективных сил.
10) Катер ледокольного типа «Воевода», 350 сил.
11) Моторная лодка «Олла», 24 эффективных силы.
12) Моторный баркас, 12 эффективных сил.
13) Тоже с пожарными приспособлениями.
14) Катер «Петропавловск»
15) Моторный баркас «Аян».
16) Моторный катер «Ольга»
17) Две непаровых железных шаланды.
18) Один водолазный баркас.

19) Железная баржа «Женя» грузоподъемностью до 164 тонн.
20) Одна деревянная баржа, грузоподъемностью 264 тонны.
21) Три деревянных непаровых шаланды.
22) Пять пристанских понтонов деревянных, грузоподъемностью 130 тонн каждый.
23) Восемь понтонов малых деревянных.
24) Один железный понтон.
25) Три гребных шлюпки.
26) 35-тонный плавучий кран.
27) 80-тонный „ „
28) Паровой копер плавучий для забивки свай.

Из прочих сооружений и устройств, расположенных в то время в территориальных границах порта, находились еще сооружения и пристани, принадлежавшие разным учреждениям и частным лицам, как то:

1) Речная пристань почтово-телеграфного ведомства
2) „ „ Эммери с 2 пакгаузами на ней.
3) „ „ Небеля с 3 „ деревян. на ней.
4) „ городская пристань.
5) „ пристань Чурина с 1 пакгаузом на ней
6) „ „ Алексеева с 2 пакгаузами на ней.
7) „ „ Морведа с оборудованием и разными постройками.
8) „ „ Амурского общества пароходства и торговли с 5 дерев. пакгауз. на ней.
9) „ „ Кунст и Альберс с 1 деревянным пакгаузов на ней.
10 Морская пристань в затоне Маго в 42,67 килом. от Николаевска с 2 деревянными пакгаузами на ней.

**Разрушения порта, произведенные в период интервенции, и их стоимость**

В 1920 году, в период занятия Николаевска отрядом Тряпицына, при отступлении его и последующей оккупации Николаевска японцами, порт вместе с городом и всеми промысловыми хозяйствами подвергся полному разрушению. Уничтожено было следующее устройство и имущество порта (про разрушение города и промыслов говорить вовсе не приходится, ибо все было сравнено с землей):

**I. Гражданские сооружения.**

1. Управление торгового порта, 2-х этажное здание на городском уча-

| | | |
|---|---|---|
| | стке размером 14,93 м. х 8,53 м., общей площадью 255 кв. метров . . | 16.800 р. |
| 2. | Здание управления работами порта на м. Кошка, 2-х этажное, размер 21,33 м. х 10,66 м. общей площадью 456 кв. метров. . . . . | 30.000 р. |
| 3. | 2-х этажный дом под больницу, площадью 319 кв. метр. . . . . | 21.000 р. |
| 4. | Столярная и плотничная мастерская с помещением для пожарной команды размером 137 кв. . . . . | 6.900 р. |
| 5. | Деревянная казарма (общежитие для служащих) размером 137 кв. метр | 3.000 р. |
| 6. | Дом под квартиру надзирателя порта, разм. 55 кв. метров . . . . | 1.200 р. |
| 7. | Три пакгауза размером каждый 21,33 м. х 68,27 м. на мысе Кошка | 57.606 р. |
| 8. | Два пакгауза таких же размеров на молу . . . . . | 38.400 р. |
| 9. | Деревянный дом на остр. Лангр с сигнальным оборудованием размер. 12,8 м. х 10,66 м. . . . . | 6.000 р. |
| 10. | То же на мысе Пронге размер. 8,53 м. х 12,8 . . . . . | 4.800 р. |
| 11. | То же на мысе Джаоре размер. 10,66 м. х 10,66 . . . . . | 5.000 р. |

### II. Портовые гидротехнические сооружения

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Пристань на мысе Кошка, ряжевая, площадью 42,67 х 14,5—126 кв. метр, считая квадрат по 220 руб. . . . | 27.720 р. |
| 2. | Свайная пристань на мысе Кошка, разм. 6,4 м. х 27,7 м.—178 кв. м. считая квадрат 185 руб. . . . . | 7 215 р. |
| 3. | Свайная пристань на молу разм. 6,4 м. х 38,4 м.—246 кв. метр., считая квадрат по 185 р. . . . . | 9.990 р. |

### III. Склады и мастерские с находящимся в них имуществом.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Три склада: шкиперский, механический и строительных материалов с находившимися в них различными | |

материалами, предметами инвентаря и оборудования и один склад керосино-бензинный, каковые были расхищены и увезены японцами, а здания складов сожжены, все стоимостью . . . . . 2.500.000 р.

2. Пожарный грузовой автомобиль, стоимостью . . . . . 4.000 р.
3. Пожарный обоз с полным оборудованием и имуществом . . . . . 10.000 р.
4. Водолазная станция и водолазное имущество . . . . . 10.000 р.
5. Мастерские порта с оборудованными цехами: слесарным, токарным, литейным, кузнечным, модельным и т. д. и электрической станцией при ней, все расхищено, а кирпичное здание взорвано, общая площадь 911 кв. метров, стоимостью мастерской с электростанцией . . 200.000 р.

### IV. Плавучие средства и обстановка фарватера.

а) уведены в Японию:

1. Землечерпательная машина «Инженер Сахаров» мощностью 800 сил . 700.000 р.
2. Землечерпательная машина „Ренания“ мощностью 600 сил . . . . 450.000 р.
3. Рефулер „Улисс“ мощностью 400 сил . . . . . 350.000 р.
4. Паровая шаланда „Диомид“, мощностью 250 сил . . . . . 200.000 р.
5. Моторный баркас 12 эффективных сил . . . . . 3.000 р.
6. Паровой катер плавучий для забивки свай . . . . . 5.000 р.
7. Экскаватор . . . . . 5.000 р.
8. Две непаровых железных шаланды 16.000 р.

б) Взорванные и затопленные:

1. Буксирный катер „Лангр“, 720 сил 250.000 р.
2. Механизм с катера ледокольного типа «Воевода» 350 сил . . . . . 42.000 р.

| | | |
|---|---|---|
| 3. | 80-тонный плавучий кран . . . . | 120.000 р. |
| 4. | 35-ти тонный . . . . . | 80.000 р. |
| 5. | Моторная лода „Олла“, 24 эффективных силы . . . . . | 6.000 р. |
| 6. | Моторный баркас, 12 эффект. сил . | 3.000 р. |
| 7. | Тоже с пожарными приспособлениями . . . . . | 5.000 р. |
| 8. | Один водолазный баркас . . . . . | 500 р. |
| 9. | Железная баржа «Женя», грузоподъемностью до 164 тонны . . . . . | 15.000 р. |
| 10. | Три деревянных непаровых шаланды . . . . . | 15.000 р. |
| 11. | Одна деревянная баржа грузоподъемностью 264 тонны . . . . . | 11.250 р. |
| 12. | Пять пристанских понтонов деревянных, грузоподъемностью по 130 тонн каждый . . . . . | 15.000 р. |
| 13. | Восемь понтонов малых деревянных | 3.000 р. |
| 14. | Один железный понтон . . . . | 1.500 р. |
| 15. | Три гребных шлюпки . . . . . | 500 р. |
| 16. | Буксирный катер «Лазарев» 250 инд. сил. . . . . | 50.000 р. |
| 17. | Мотор с м|к. „Владимир“ . . . . | 4.000 р. |
| | И т о г о | 5.395.425 р. |
| | Уничтожено и разрушено на Лангрской и Джаорской телефонных линиях сообщение на общем протяжении 53,34 килом. . . . . | 7.000 р. |
| | Кроме означенных выше плавучих средств, находится в распоряжении госпароходства в гор. Хабаровске буксирный катер «Петропавловск», стоимостью . . . . . | 20.000 р. |
| | Моторный баркас „Аян“ . . . . . | 7.000 р. |
| | И в распоряжении Владивостокского торгового порта моторный катер „Ольга“, стоимостью . . . . . | 6.000 р. |
| | И т о г о | 5.435.425 р. |

Кроме портовых сооружений, во время интервенции разрушены также и нижеследующие сооружения и пристани, на-

ходившиеся в черте портовой территории, принадлежавшие учреждения и частным лицам:

| | |
|---|---|
| 1. 9 пакгаузов, принадлежавших частным лицам . . . . . | 150.000 р. |
| 2. Речная пристань Амурского пароходства и торговли с пятью пакгаузами на ней . . . . . | 200.000 р. |
| 3. Речная пристань Алексеева с 2 пакгаузами на ней . . . . . | 100.000 р. |
| 4. Речная городская пристань . . . | 80.000 р. |
| 5. Речная пристань Чурина с 1 пакгаузом . . . . . | 70.000 р. |
| 6. Речная пристань Морведа с постройками, пакгаузами общежит. и т. д . . . . . | 250.000 р. |
| 7. Речная пристань Кунст и Альберс с 1 пакгаузом . . . . . | 50.000 р. |
| 8. Полуразрушенная морская пристань в затоне Маго с одним пакгаузом . | 30.000 р. |
| И т о г о : | 930.000 р |
| | 5.435.425 р. |
| всего с портом | 6.365.425 р. |

Таким образом Николаевский порт, бывший до интервенции мощным по своему оборудованию, после событий, прогремевших на всю Республику в 1920 году, вызванных японскими войсками, пришел почти в полный упадок. Посему можно твердо сказать, что виновниками разрушения налаженного портового хозяйства явились японцы, благодаря которым Никпорт сейчас совершенно не имеет своего прежнего хозяйственно-портового облика

### Вторичная организация Никпорта после его разрушения и его деятельность по 1 октября 1924 года.

После оставления гор. Николаевска японскими войсками осенью 1922 года и полного его разрушения событиями 1920 года, центром было обращено внимание на Николаевский район. Были даны субсидии на восстановление, поставлено правильно дело по восстановлению и заведению различного хозяйства в этом обширнейшем районе, изобилующем различными богатствами, как то: рыбой, пушниной, золотом, лесом и

пр. Посему естественно с возрождением гор. Николаевска и его района началась через Николаевск морем торговля, привоз и вывоз грузов, ибо несмотря на разрушенное состояние города и района, Николаевск на Амуре имеет большое экономическое значение не только для своего округа, но и для громадного Охотско-Камчатского края. Также имеет он большое значение и как путь, из которого исходит наша колонизаторская политика по восстановлению всего хозяйства громадной северо-восточной окраины.

Посему, ввиду начавшегося обмена нашей продукции с другими государствами, НКПС-ом 1-го апреля 1923 года был вновь учрежден в гор. Николаевске морской торговый порт, который и начал свою деятельность с 11 июня 1923 года

Организация управления порта производилась в весьма тяжелых условиях: 1) порт был разрушен почти до основания и все имущество порта было подвергнуто полному разорению; 2) неимение денежных средств тормозило работу по восстановлению порта и 3) совершенно не было в Николаевске квалифицированных работников, а также сотрудников, знакомых с портовым делом.

Но, несмотря на все указанные трудности, все организационные задания были выполнены и управление порта было сконструировано в составе нижеследующих частей: административной, общей, счетно-материальной и технической, причем в соответствии с размерами работы и имевшимися средствами, указанные части были сформированы в сокращенном об'еме, с расчетом последующего их пополнения по мере развития порта

По сформировании портового управления было немедленно приступлено к намечению территориальных границ порта, ибо в виду полного разрушения порта и последовавшего уничтожения всех дел, из которых можно было бы установить, какие были ранее границы порта, старых границ определить было нельзя. Поэтому границы порта были установлены портовым совещанием новые, сообразуясь с действительной потребностью порта и его будущим развитием.

Об утверждении их законодательным порядком сделано представление в центр докладом, но до настоящего времени разрешения этого вопроса еще не последовало.

**Проект описания границ Николаевского на Амуре торгового порта.**

Граница Николаевского на Амуре порта, начинаясь на левом берегу Гырманского протока у впадения его в Паль-

винский проток и следуя по левому берегу Гырманского протока до меридиана западной оконечности острова, расположенного между Пальвинским и Мочулинским протоками, переходит по этому меридиану на правый берег Пальвинского протока, следуя по нему до впадения протока в Амур. Поднимаясь затем вверх по левому берегу Амура, граница достигает находящегося против гиляцкой деревни Яли перевального знака № 37/А и по его меридиану переходит на правый берег Амура.

Кроме водного пространства реки Амура и впадающих в него протоков, расположенных ниже описанной линии до впадения Амура в море, в территориальные границы порта включаются 10 саженные береговые пространства от уреза средних меженных вод. как на находящихся здесь островах и вдоль протоков. так и вниз по течению Амура, по правому берегу до мыса Пронге и по левому берегу до южной оконечности участка Морведа, включая и десятисаженную береговую полосу бухты в пределах города Николаевска. От указанного участка граница порта идет под углом в $76^0$ $30^1$ к меридиану $140^0$ $43^1$, следуя вглубь материка по прямой, протяжением 140 метров, далее под углом $61^0$ $30^1$, направляется по прямой, длиною 280 метров к берегу, не доходя 20 метров от уреза средних меженных вод, откуда поворачивает на восток и идет в 20 метрах от уреза тех же вод до мыса Табах.

Кроме устья Амура, в границы порта входит водное пространство Амурского лимана. между параллелями $52^0$ $13^1$, и $52^0$ $25^1$, северной широты, остров Хагемиф, 50-метровая береговая полоса острова Лангра и двухсотметровые по ширине береговые полосы на мысах Пронге, Джаоре и Лазарева.

Приказом Наркомпути от 27 сентября 1923 года за № 11494, помещенным в оффициальном отделе «Вестника Путей Сообщения» от 2 октября 1923 года за № 274, были утверждены границы порта лишь в 20 метр. от уреза средних меженных вод на всем протяжении береговой линии как в пределах города, так и по всему указанному пространству, без какой либо прирезки границ вглубь полуострова, каковая прирезка необходима для выполнения разного рода устройств и береговых установок и намечалась управлением порта в первоначальных своих проектных предположениях, представленных ЦУМОРу, НКПС, но, по неизвестным для управления порта причинам, при рассмотрении и последующем утверждении границ порта принята во внима-

ние не была. Прирезка эта главным образом касалась мыса Кошка, в каковом направлении имелось в виду вести дальнейшее развитие порта.

Поэтому пришлось, в виду неправильного утверждения границ указанным приказом, после извещания об этом в ЦУМОР, поставить их вторично на обсуждение в портовом совещании, которым границы вновь были рассмотрены и утверждены.

Протокол с постановлением портового совещания об установлении границ был направлен в марте 1924 года в ЦУМОР, НКПД, УПДВ и Дальплан. Но вопрос окончательного решения еще не получил, и таким образом, по существу, Николаевский на Амуре порт до сего времени еще не имеет строго определенных границ, что естественно отзывается на его бюджете.

Помимо означенных территориальных границ порта приказом НКПС № 7405 установлен район наблюдения вдоль побережья Охотского моря (к западу от восточной части входа в губу Гижигу) со включением побережья о-ва Лангр и Шантарских островов вдоль побережья Татарского пролива до 50 параллели, а также вдоль побережья острова Сахалина до государственной границы с Японией как на западной части острова, так и на восточной. Причем в означенном районе согласно приказа НКПС от 11/XII-24 года № 2371 установлены приписные пункты Охотск и Аян, с отнесением Охотска к к 1 разряду, и Аяна к 3-му разряду, а также на основании приказа НКПС № 7329 от 28-VI-25 года образованы приписные пункты Александровск на Сахалине—I категории и Де-Кастри—3-й категории.

### Какое имущество и в каком виде принято вновь сформированным портом.

Никпортом принято после сформирования и возобновления своей деятельности от разных государственных учреждений и организаций следующее портовое имущество, которое было или в совершенно разрушенном, или в полуразрушенном виде.

### А. Гидротехнические сооружения.

1) Морская пристань на мысе Кошка, часть на сваях, часть на ряжах, общей длиной $80^{3}/_{4}$ метра, глубиною причала по каналу до $1^{1}/_{2}$ метра в полуисправном состоянии.

2) Морская пристань, причальная площадка на мысе

Кошка на ряжах, общей длиной 122 метра, глубиною причала до 1 метра, требует капитального ремонта.

3) Насыпной мол, общей длиной до 400 метров при ширине мола по верху 107 м. на протяжении 196 метр. и 114 метр. по незаконченной части на остальном протяжении.

4) Свайная пристань на молу, общей длиной 196 метр., глубиною причала вдоль канала до 4½ метр., требует капитального ремонта.

5) Ряжевая пристань на молу, общей длиной 196 метр., глубиною причала вдоль канала до 4½ метр. требует капитального устройства.

### Б. Гражданские сооружения.

1) Барак временного типа (засыпной) на мысе Кошка площадью 121½ кв. метр., подлежит сносу в виду его ветхости.

2) Тоже площадью 54 кв. метр. намечен к сносу.

3) Барак досчатый на молу, общей площадью 202 кв. метр намечен к сносу.

### В. Складочные помещения.

1) Пакгаузы №№ 2 и 3 Телеграфной пристани, общей площадью 2920 кв. метр., требуют капитального ремонта.

2) Пакгаузы за № 5,8 и 9 на молу, общей площадью 4673 кв. метров, требуют капитального ремонта.

3) Пакгаузы за литерами А.Б В на мысе Кошка, общей площадью 1954 кв. метр. требуют капитального ремонта. Все пакгаузы порта обладают общей вместимостью до 1.500.000 тонн.

### Г. Плавучие средства.

#### а) действующие.

1) Паровой катер „Ачканов„, мощностью машины в 75 инд. сил, требующий капитального ремонта.

2) Гребная шлюпка в исправном состоянии.

#### Б. Находящиеся на берегу или на плаву, а также взорванные, затопленные и в поврежденном состоянии суда:

1) Корпус катера «Воевода», мощностью в 320 инд. сил, требует капитального ремонта.

2) Четыре понтона, грузоподъемностью каждый по 144 тонны, все требуют капитального ремонта.

**в) Затопленные в бухте и по фарватеру.**

1) Железные баржи (утюги) 2 шт водоизмещением по 265 тонн, каждая, размерами 39,6 х 7,3 х 1,22 метр. в бухте у мола на 304 см. и 243 см. глубине.

2) Дебаркадер, водоизмещением 64 тонны, в бухте у мола на 121 см. глубине, размер дебаркадера 22 х 4,5 метра., глубина осадки в груженном состоянии 0,90 метр.

3) Три деревянные шаланды, водоизмещением по 333 тонны каждая, в полуразрушенном состоянии, на 182 см. глубине в бухте у мола. Размеры шаланд 30,4 х 5.5м глубина осадки в груженном состоянии 1,9 метр.

4) Буксирный катер „Гражданин", водоизмещением 100,4 тонны против с. Вайде, на глубине 21.94 метр. размер катера 18,3 х 3 х 1,3 мет.

5) Моторный катер „Зоя", водоизмещением 24 тонны, против селения Вайде на 9,14 метр. глубине, размер катера 10,7 х 2,5 х 1,4 метр.

6) Моторная шхуна „Днепр", водоизмещением 94,7 тонны, против селения Сабах на 10, 66 мет. глубине, размер шхуны 19 х 3 х 1,6 мет.

7) Железный понтон плавучего крана № 1, водоизмещением 185 тонн, в бухте у мыса Кошка на 457 см. глубине, размеры пантона 256, х 3,5 метр. глубина осадки 1,9 метр.

8) Железный понтон плавучего крана № 2, у мыса Чныррах, водоизмещением 370 тонн, на 121 см. глубине, размер понтона 38,3 х 13,7 х 1,8 метр.

9) Буксирный катер „Лангр" водоизмещением 840 тонн. против селения Сахаровки на глубине 19,81 метр., размер катера 42,6 х 7,3 метр. глубина осадки в груженом состоянии 4,2 метра.

**Д. Телефонные линии.**

Телефонные линии Николаевск-Лангр. общим протяжением 69,34 килом. из них 4,79 килом подводного кабеля, и Николаевск-Джаоре общим протяжением 100,8 килом., из них 5,33 килом. подводного кабеля: обе линии приняты в совершенно разрушенном виде.

Из прочих сооружений и устройств, расположенных в территориальных границах порта и находящихся в ведении местного Комхоза, необходимо отметить следующее:

1) Городская пристань. часть на сваях, часть на ряжах, размерами 183,49 х 96 м. глубиною у причалов до 121 см., требует капитального переустройства.

2) Речная пристань б. Небеля, размерами 55,47 м. х 10,66 м. 128 х 57,6 м. часть на сваях, часть на ряжах, глубиною причалов от 91 см. до 121 см., требует капитального переустройства.

3) Речная пристань б. Эммер. часть на сваях, часть на ряжах, размерами 46,93 х 12,8+55.47 х 19,2+55,47 х 10,66 м., глубиною причалов от 91 см. до 121 см., требует капитального переустройства.

4) Речная пристань, бывшая ранее в ведении НКП и Т, размерами 64 х 12,8 м. глубиною причалов до 91 см. требует капитального ремонта.

5) Морская пристань в затоне Маго в 42,67 киллом. от города Николаевска в данное время числящаяся за АГП, размерами 70,4 м. х 9.6 м. глубиною причалов до 548 см., требует капитального ремонта.

6) Два пакгауза на пристани Эммерь, общей вместимостью на 2506 тонн, требуют капитального ремонта.

7) Три пакгауза на пристани Небеля, общей вместимостью на 3145 тонн, —2 пакгауза требуют капитального ремонта и 1 пакгауз подлежит сносу.

8) Один пакгауз в затоне Маго, принадлежащий АГП, вместимостью на 5095 тонн, требует капитального ремонта.

**Организация в порту комитета по портовым делам и проделанная им работа.**

С организацией управления порта одновременно было организано и портовое совещание из наличия тех ведомств и госучреждений, какие имеются в Николаевске на Амуре.

С начала открытия торгового порта, т. е., с 11 июня 1923 года по 1-е октября 1922 года, было на портовых совещаниях рассмотрено 24 вопроса:

1) об установлении территориальных и административных границ порта;

2) о портовых сборах:

3) о подчинении в административном порядке всей береговой полосы (бухты со всеми сооружениями) порту,

4) о порядке созыва портовых совещаний,

5) о правах портовых совещаний подтверждать сделки до 5.000 рублей,

6) об изыскании двух кранов и землечерпалки для нужд порта.

7) о рассмотрении заявлений коммунотдела и госпара о предоставлении им пакгаузов порта.

8) о порто-франко для Никпорта.

9) об утверждении территориальных границ порта.

10) о порто-франко для Никпорта.

11) о таксе за аренду пакгаузов для АГП;

12) о таксе за хранение грузов в пакгаузах и на территории порта.

13) о торгах на пришедшие в негодность две шхуны;

14) о под'еме катера «Ловкий».

15) о приписке мелких судов (халок, шампунок и пр.) и о предоставлении их владельцами доказательств гражданства СССР,

16) об утверждении административных границ торгового порта;

17) об обязательных постановлениях;

18) о портовом телефоне и технической отчетности;

19) о принятии денежной и технической отчетности от начальника судоходной дистанции Гожего.

20) о воспрещении рыбной ловли в бухте порта;

21) о таксе за стоянку судов, зимующих на территории порта.

22) о продаже затопленного понтона

23) о лоцманском сборе;

24) о продлении срока аренды с АГП на пакгаузы.

Из всех перечисленных выше вопросов, самым острым являеся вопрос о территориальных границах торгового порта; он не разрешен в окончательной форме и до сего времени.

В 1924 году по 1 октября было рассмотрено 26 вопросов, как то:

1) пересмотр границ портовой территории;

2) о распределении пакгаузов между госпаром и доброфлотом, а также об установлении арендной платы на них;

3) об эксплоатации причалов в порту.

4) об основных портовых сборах.

5) о временной спасательной станции, в виду предстоявшего наводнения.

6) об обязательных постановлениях по порту;

7) о нормах суточной нагрузки и выгрузки;

8) об инструкции по приему и отпуску судов;

9) об установлении границ портовых вод для судов, плавающих в пределах порта;

10) об учреждени карантинного пункта;

11) о постоянных членах портовых совещаний;

12) о восстановлении телефонных линий, находящихся в ведении порта;

13) об утверждении договора между Центрозоюзом и портом на право пользования телефонной линией Николаевск—Джаоре—Пронге;

14) о понижении корабельного сбора с судов под японским флагом;

15) о понижении таксы сборов за пользование портовой территорией для склада под дрова для АГП.

16) о пересмотре некоторых портовых сборов;

17) о пересмотре п. 1-го инструкции по приему и отпуску судов;

18) об отводе участка АГП под постройку речной пристани в порту;

19) об очистке Николаевской бухты;

20) о понижении арендной платы за портовые пакгаузы;

21) об отводе участка под постройку речной пристани в порту союзом Усть-Амурских Кооперативов;

22) о пересмотре предполагаемого грузооборота порта с 1925 года по 1928 год.

23) о закреплении отводимых портом границ Усть-Союзу для постройки пристани и складов на его территории;

24) о закреплении отводимых портом границ АГП для постройки пристаней и складов;

25) о введении по Никпорту особого целевого сбора, предназначаемого для покрытия расходов по углублению северного фарватера,

26) о приписке к порту портов Охотска, Аяна и Де-Кастри;

Все эти вопросы проведены в жизнь без каких либо трений или задержек со стороны других учреждений, кроме вопроса о территориальных границах порта Этот вопрос, как было сказано выше, не получил окончательного решения до сего времени.

**Финансовая работа порта по 1 октября 1924 года.**

По сформированию в Николаевске управления порта, были составлены доходная и расходная смета:—доходная смета со дня организации управления порта, т. е., 16/VI по 1/X 1923 года на сумму 291.000 рублей и расходная на тот же период на сумму 11.432 руб. По окончании сметного года оказалось, что доходов за это время поступило 27.200 руб. 06 коп., расход же выразился в сумме 15.126 р., а остаток в сумме 12.074 руб. 07 коп. и полученные от ЦУМОРа на организацию порта 10.000 р., а всего 22.074 р. 07 коп. перешли остатком на текущий 1924 год.

Перерасход в 1923 году был вызван непредусмотренной в смете покупкой разного инвентаря, ремонтом пакгаузов, пристаней, домов и т. д. о чем было донесено ЦУМОРу.

Также были составлены доходная и расходная смета на период с 1/X-23 г. по 1|X 24 года: доходная на сумму 50.000 руб. и расходная на сумму 212 930 руб. из коих на зарплату падало 40.930 руб., а 172.000 руб. предназначалось на восстановление работы. Доход выразился в 54.431 р. 34 к. ЦУМОРом ассигновано в счет сметы 16 956 р. 32 к. и перешедший остаток с прошедшего операционного года в сумме 22.074р. 07 к. Итого порт для выполнения сметы доходов, ассигнованием Центра и перемещением остатка имеет 93.461 р. 73 к. и так как эта сумма поступала в течении года, что не могло позволить выполнить намеченную программу, то Управление порта вынуждено было составить, базируясь на этом, новую смету, каковая выразилась в 71473 р. 99 коп. Получившийся же при конце года остаток в сумме 22830 рублей 39 коп. перешел вновь остатком на операционный 1924-1925 год.

**Работы, исполненые портом со дня организации порта по 1 октября 1924 года.**

Со дня сформирования порта, т. е. с 11 июня 1923 года по 1 октября 1924 года, из более или менее значительных работ по восстановлению порта необходимо отметить следующее:

1) восстановлена сгоревшая морская пристань для судов кабатажного плавания, на мысе Кошка.

2) капитально отремонтирован и приведен в работоспособное состояние портовый катер «Ачканов».

3) восстановлена телефонная связь Николаевск—Лангр и Николаевск—Джаоре на общем протяжении 170 киллометров.

4) проделан текущий ремонт ряда портовых пакгаузов, жилых помещений и т. д.

5) отремонтирована разрушенная пристань быв. Кунста.

6) проделана также большая работа по составлению смет годичных и десятилетней, разным съемкам, выработке всяких инструкцей постановлений и т. д.

7) ознакомлен личный состав с метрической системой закуплены в Госметре в Москве необходимые метрические меры—линейные, весовые и т. д. во исполнение обязательного постановления СНК № 25 о введении метрической системы измерений в НКПС.

Развернуть однако фронт дальнейших работ по восстановлению порта, Управление порта не имело возможности, за отсутствием надлежащих средств для этой цели.

## ЧАСТЬ II

### Работа в порту организаций и учреждений других ведомств, связанных с его деятельностью.

Обрисовав вкратце всю работу, проделанную Портом с начала его организации по 1 октября 1924 года и носившую по своему характеру более всего организационную форму, необходимо перед приведением отчетных данных по работе с 1|X—1924 года по 1|X—1925 года также остановиться на деятельности и других учреждений и организаций разных ведомств, работа которых связана с портом. Это Убеко, артель Лоцманов Амурского Лимана. ЦУМТ, Совторгфлот. Здравотдел и отдел коммунального (местного) хозяйства. Для более ясной обрисовки деятельности указанных учреждений необходимо остановиться на каждом в отдельности.

#### организация надзора за маяками и обстановкой Лимана.

Надзор за маяками и обстановкой лимана р. Амура сосредоточен в Убеко Дальвостока в лице его Николаевской лоцдистанции. Перед тем как приступить к оценке проделанной лоцдистанцией Убеко работы, необходимо упомянуть для ясности, что в самом Николаевске и его подступах, т. е., фарватерах маяков не имеется, а они имеются лишь в морских границах порта, именно:

1) на острове Сахалине и гор. Александровске Жонкиерский маяк-огонь белый.

2) в заливе Де-Кастри маяк Клостер—Кампский огонь тоже белый.

Обрисовав таким образом имеющиеся маяки в приписном к Никпорту морском районе, необходимо перейти к освещению деятельности лоцдистанции по ограждению фарватеров Амурского Лимана плавучей обстановкой. В данное время вся обстановка Лимана сконцентрирована в единых руках Лоцдистанции Убеко и представляется в прекрасных условиях; обстановка 3-х фарватеров порта проделана следующая: Северный фарватер, начинаясь от острова Лангр до мыса Чхиль длиною в 55 миль, обстановлен 22 плавучими бакенами; Южный фарватер, начинающийся от бакана № 1 южнее мыса Невельского на 15 миль и идущий почти до самого Ни-

колаевска. длиною в 104 мили, обставлен 32 плавучими баканами и Сахалинский фарватер, начинающийся от острова Хагемиф и кончающийся выходом в Охотско море до северного бара, длиною в 70 миль, обставлен 22 плавучими баканами. Вся обстановка представляет из себя хорошо видимые, настоящие большие морские баканы. Кроме указанной прекрасной, вполне достаточной, обстановки фарватеров также обставлены плавучими светящимися и гудящими баканами: 1) входной с Охотского моря Северный бар у Лангра, а в количестве 3 штук с огнями,именно: первый входной в фарватер — огонь белый и с обоих сторон бара по красному и 2) южный, при входе—1 бакан с белым огнем. Итого всех баканов по фарватерам 76 штук простых и 4 светящихся и одновременно гудящих.

Таким образом необходимо подчеркнуть, что работа Убеко находится на должной высоте и даже более, помимо указанной обстановки Убеко восстановлены полностью сигнальные посты у Лангра, Пронге и Джаоре. показывающие мореплавателям круглые сутки состояние глубин на барах у указанных мест днем —шарами и флагами, а ночью огнем; помимо этого восстановлены полностью по побережью фарватеров и следующие створные знаки:

1. Татхинские.
2. Огородные.
3. Васские (на мысе Вассе).
4. Меосские (на мысе Мео)
5) Чныррахские (на мысе Чныррах).
6) Чхильские (на мысе Чхиль).
7. Лотангинские (к западу от мыса Пронге на перекате)
8. Нельские (на южной стороне Налео).
9. Пронгские (малые)
10. Пронгские (большие)
11. Северо-Ютские.
12. Сабкхские
13. Южно Ютские.
14. Лалосские.
15. Малые Джаорские.
16. Большие Джаорские.
17. Ухтомские.

### Организация лоцманов Амурлимана и их сборы.

В 1905 году для проводки судов по фарватерам Амурского Лимана в Николаевске была учреждена Лоцманская органи-

зация под наименованием „Товарищество Лоцманов Амурского Лимана". Были открыты 3 станции: Николаевск, Лангр и Де-Кастри. Эта организация работает и теперь, причем сборы, получаемые ею за проводку судов, непосредственно поступают в их распоряжение, а размер сборов за проводку судов устанавливается через портовое совещание по согласованию с Убеко-Дальвостока, которому в административном отношении Лоцдистанция подчинена. Для подробного сведения о ставках лоцманского сбора и условиях проводки судов ниже приводится существующая по Никпорту лоцманская такса.

За проводку судов от Де кастри или о. Лангр до Николаевска и обратно или северным фарватером сбор взимается в следующем размере:

1) С судов до 1000 регистр. тонн. нетто с тонны . . . . . по Руб. — 20 коп.
и кроме того дополнительные с фута осадки . . . . . по 5 руб. — коп.

2) С судов свыше 1000 рег. тонн. нетто только с тонны . . . . . по Руб.—25 коп.

3) За парусные суда, если они пользуются услугами лоцманов, взимается за проводку в один конец . . . . . по 25 руб — коп.

4) До постановки ограждения и снятия его за провод судна Сахалинским и Северным фарватером, в виду рискованности проводки, плата взимается в двойном размере, а южным фарватером в ординарном размере.

5) За проводку и передвижение судна до Озерпаха или Пронге и обратно лоцману уплачиваются разовые в следующем размере:

а) за судно до 500 рег. тонн нетто в один конец . . . . . 50 руб.
б) за судно от 500 до 1000 рег. тонн . 100 руб.
в) за судно от 1000 до 2000 рег. тонн 150 руб.
г) за судно свыше 2000 рег. тонн . . 200 руб.

д) За проводку судов от Николаевска до Маго лоцману уплачиваются разовые без всяких дополнительных в следующем размере:

а) за судно до 500 рег. тон. нетто . . 50 руб.
б) за судно от 500 рег. тонн нетто . . 100 руб.
в) за судно свыше 1000 рег. тонн . . 150 руб.

**Условия проводки:**

1) Плата за проводку взимается полностью, независимо от того, было ли судно проведено в порт. или выгружено в Лимане по той или другой причине, т. е., вине лоцмана, аварийности или желанию владельца судна.

2) Лоцмана, высаженные на станциях в Де-Кастри, о. Лангр и т. п. возвращаются в Николаевск за счет артели Лоцманов.

3) Задержка лоцманов вследствие противного ветра, низкой воды или каких-либо других причин, не зависящих от лоцмана, оплачивается последнему за все время в размере 15 рублей в сутки сверх установленной платы за проводку судна.

4) Задержка лоцманов при погрузке судна в Лимане, оплачивается суточными в первые трое суток по 15 рублей в последующие по 25 рублей.

5) Все иностранные суда для прохода по Амурскому Лиману к месту обязаны брать лоцмана. В случае невзятия иностранным судном лоцмана, оно от лоцманского сбора не освобождается.

6) Суда, принадлежащие Гогторфлоту и Доброфлоту, могут брать лоцмана по желанию, причем в случае взятия лоцмана, оплата производится на общих основаниях.

7) Маломерные суда, приписанные к Николаевскому на Амуре порту, совершающие рейсы в Амурском Лимане, если не берут лоцмана, освобождаются от оплаты лоцманского сбора.

8) Суда, принадлежащие военно-морскому ведомству, а также вооруженные охранные суда других ведомств и портовые за свою проводку лоцману ничего не платят, но обязаны содержать его на своем пищевом довольствии во время проводки.

## Организация агентства Совторгфлота

В начале 1925 года в Николаевске сорганизовалось самостоятельное Агентство Совторгфлота, что исключительно вызвано теми возростающими экономическими возможностями, которые стали выходить далеко за пределы Николаевского округа. До этого у Совторгфлота самостоятельного агентства в Николаевске совершенно не было, и Доброфлот, являвшийся в то время единственной нашей на Дальнем Востоке морской организацией, очень мало уделял внимания Николаевску и его району.

Работа агентства в отчетном году, правда, хорошими результатами похвалиться не сможет, но это вполне естественно, ибо 1925 год, как нечетный, играет большую роль в понижении грузооборота порта; в особенности это отражается на рыбе и соли, так как в четные годы, согласно подтвержденных многолетних данных, улов рыбы против нечетного года бывает более на 100%, а отсюда совместно с этим увеличивается и ввоз соли и др. различных продуктов на наши обширные рыбные промысла.

Помимо указанного явления, мало способствовавшего развитию деятельности агентства в Николаевске в этом году, необходимо отметить вообще некоторую экономического характера невыясненность в Николаевском районе в целом, конечно также отразившуюся и на деятельности агентства Совторгфлота, Амурском Госпароходстве и на общем грузообороте порта.

К тому же нужно добавить, что работа сформированного в этом году агентства проходила еще чисто организационный период, так как отсутствие плавучих средств передвижения, (катера, баржей) и пакгаузов, безусловно ставило агентство в довольно тяжелые условия. Несмотря на это агентство Совторгфлота все таки вышло из этого положения и свою организационную работу в этом году вполне закончило.

В отдельности о грузообороте агентства говорить не придется, так как таковой включается в общий грузооборот порта, но о расписании движения судов, поставленных на срочной линии Николаевск—Владивосток, необходимо сказать, что в означенном году Николаевск регулярно через 4 недели посещался судами Совторгфлота, и таким образом Николаевск имел 5 срочных рейсов. Затем Никпорт в означенном году помимо вышеуказанных срочных рейсов имел еще 2 посещения пароходами Совторгфлота, привезшими различные грузы.

Таким образом надо отметить, что для более успешной деятельности Агентства Совторгфлота в Николаевске и завоевании таковым грузов Николаевского района, крайне необходимо центру данного агентства обратить сугубое внимание на удовлетворение существенных потребностей Агентства, выражающихся в обязательном имении в собственном распоряжении хотя бы одного катера с одной баржей, зафрахтовав таковые где либо, а также и имении своего или заарендованного склада для хранения и сортировки грузов. Тогда, естественно, работа агентства, (а ее для такового по громадному

Николаевскому району имеется в достаточном количестве,) встанет на правильный путь.

## Организация ЦУМТ'а и его сборы.

ЦУМТ в Николаевске, сорганизовавшись в 1924 году, фактически—только в нынешнем 1925 году, поставил свою работу на достаточную высоту. Сейчас работа ЦУМТа отличается полной жизненностью и вполне отвечает предъявленным к таковому требованиям. Напр., ЦУМТ обладает в достаточном количестве автогужевым транспортом и рабочей силой.

Правда погрузка и разгрузка происходит ручным способом, но все-таки вполне удовлетворительно в виду наличия достаточного количества рабсилы. Кстати необходимо отметить и то, что фактически механическое применение погрузки и выгрузки и этим удешевление стоимости таковой в Николаевске до 1925 года фактически осуществить даже было бы нельзя, принимая во внимание, что порт до этого года даже и не обладал морскими причалами. Для характеристики стоимости погрузо-выгрузочных работ по экспортным местным грузам у причалов, на рейде из Лимана за барами, привожу таксу на таковые:

### Такса на экспортные грузы.

Экспортными грузами считаются грузы, подлежащие вывозу из пределов СССР за границу непосредственно или через Владивосток.

а) За выгрузку из речных судов: бобов, жмыхов, пшеницы, овса и прочих зерновых продуктов в городские портовые склады № № 2, 3, 8, 9. А, Б, В, Небельскую и Эммерскую пристани, в складах на пристани Маго, с укладкой в бунты на высоту 6 рядов—по 55 коп. с тонны.

ПРИМЕЧАНИЕ: За укладку в бунты с 8 до 14 рядов плата увеличивается на 25%.

б) За погрузку тех же грузов из указанных складочных помещений в речные суда и морские—по 52 коп. с тонны.

в) В погрузку тех же грузов из речных судов в морские на рейде гор. Николаевска и в лимане, с укладкой в трюмах по 55 копеек с тонны.

г) За производство всех операций, указанных в пунктах а, б, в, с мукой и отрубями плата увеличивается до 60 коп. за тонну,

д) За погрузку лесных материалов с баржей в морские суда, с укладкой в трюмах, на рейде г. Николаевска и в лимане по 1½ с к.-ф.

е) Тоже за пиленый лесоматериал по 2 коп. с к.-ф.

ж) Тоже с плотов в бухте у причалов в Маго или Кахтинской бухте по 1½ коп. с куб.-ф.

ПРИМЕЧАНИЕ: 1) пиленым и материалами считаются доски, плахи, брусья. Обмер круглого леса считается по таблице Русского.

2) за проездку в Лиман для погрузки или отгрузки морских судов помимо обусловленной попудной платы ЦУМТ начисляет на владельцев груза единовременно поденную плату по цене 4 рубля 50 коп. на каждого в качестве суточных за нерабочее время туда и обратно.

**Выгрузка и нагрузка морских судов.**

а) За выгрузку или нагрузку на рейде в Николаевске или лимане разного груза весом до 100 килограммов в каждом месте, и рыбы в бочках с морского судна на баржу, с борта судна или обратно, без трюмных работ, по 80 коп. с тонны, у причалов же по 65 копеек с тонны.

б) За выгрузку того же груза с баржи и пристани в береговые портовые склады и на рыбалки на расстоянии до 65 метр. с укладкой мешкового товара в 6 рядов, или обратно из склада на баржу—1 рубль с тонны.

ПРИМЕЧАНИЕ: 1) Суточные на рыбалку и в Маго за проезд не считаются

2) За выгрузку соли плата уменьшается на 10%, угля на 20%.

3) ЦУМТ свыше этих расценок за производимые работы с предпринимателей взыскивать не может.

4) Рыба и другой груз в бочках, считается как обыкновенный груз и разчитывается по нормальному тарифу.

5) Лебедчикам от погрузбюро оплачивается отдельно по цене 4 рубля 50 коп. в день.

**Выгрузка и нагрузка грузов местного назначения.**

а) За выгрузку или нагрузку всяких грузов, весом до 100 килограммов в каждом месте, из речных судов на берег, в склады, дебаркадеры и т. п. с укладкой в 6 рядов или об-

ратно на расстоянии 65 метров по 1 рублю 07 коп. с тонны, до 85 метров — 1 рубль 58 коп. тонна. до 130 метр. — 2 руб. 15 коп. тонна.

ПРИМЕЧАНИЕ: Расстояние считается от центра судна до склада, расстояние внутри склада и судна не считается.

**Погрузка тяжеловесных мест, взвешивание, сортировка и перевалка**

а) За выгрузку тяжеловесных мест к плате, обусловленной предыдущим §, прибавляется:

За места от 100 кил. до 200 кил. . . . 20%
„ „ от 200 кил. до 325 кил. . . . 50%
„ „ от 325 кил. до 500 кил. . . 100%

ПРИМЕЧАНИЕ: Всякие грузы в бочках к категориям тяжеловесных не относятся, а расчитываются по нормальным ставкам.

б) за взвешивание в процессе работ по 31 коп. с тонны, за сортировку по 50 коп. с тонны.

в) За перевалку из рядов стоящего судна в другое по 1 рублю 07 коп. с тонны,

г) поденные рабочие оплачиваются по 4 руб. 50 коп. в день.

**Деятельность Амурского речного госпароходства.**

Деятельность АГП в отчетном году, как организации, связывающей море с сетью железных дорог и всем Амуром, не имела, так сказать, полной нагрузки. Это об'ясняется теми же причинами, как и в работе Агентства Совторгфлота. И только благодаря наличию свободного тоннажа в Николаевске и неимению такового у Агентства Совторгфлота, АГП, взяв в свои руки по праву не принадлежащую ему, но в силу указанных обстоятельств необходимую для проведения в жизнь морскую связь с Сахалином и частью Охотского побережья (как то: Петровская коса, Коль и расположенные за таковыми морские рыболовные промысла, а также Чумикан, Аян и Охотск, этим сумело привлечь довольно большую партию груза на реку, а посему и выйти с небольшой перевыручкой по покрытию понесенных расходов. Конечно, АГП, как достаточно сильная организация, помимо полученных доходов чисто за перевозку грузов, имело возможность извлекать доходные статьи из эксплоатации как своих катеров и барж в районе порта, так и заарендованных от порта пакгаузов. Не-

Государственная библиотека СССР им. В. И. Ленина

смотря на свой довольно незначительный грузооборот, АГП все-таки, будучи заинтересованным в развитии Порта и его грузообороте, (ибо развитие такового естественно отразится и на развитии грузооборота АГП), в нынешнем году оборудовало для своих нужд на отпущенной портом портовой территории деревянную ряжевую пристань, длиною 180 метров и шириною до 7 метров, с пакгаузом, крытым оцинкованным железом, площадью в 800 квадратных метров.

**Организация и деятельность агентства Уссурийской жел. дороги.**

О деятельности здесь Агентства Усс. ж. д. в 1925 году не приходится много говорить. Следует отметить лишь только то, что работа его также не могла иметь какого либо серьезного значения, во первых потому, что агентство АГП также принимало и отправляло грузы, выдавая документы смешанным железнодорожно-водным путем вглубь России, что и Агентство Уссурийской ж. д., а во вторых вследствие всеобщего понижения по Никпорту грузооборота в связи с нечетным годом, (плюс еще недоулов рыбы до 50%, и та невыясненность, каковая существовала с Николаевским направлением). Поэтому деятельность Агентства в связи с приведенными фактами безусловно не могла быть интенсивной.

**Деятельность водного здравоотдела и санитарное состояние порта.**

В районе действия Никпорта имеется санитарный участок водздравотдела, обслуживающийся одним врачем и лекпомом. При нем имеется портовая амбулатория, оборудованная портом, с приемным покоем на 2 койки. В задачи Портамбулатории входит оказание медпомощи сотрудникам порта и обслуживание всех судов посещающих порт, а равно прием судов и наблюдение за выполнением санитарных правил приходящими в порт судами и санитарным состоянием портовой территории. Санитарное состояние территории порта можно считать вполне удовлетворительным, ибо Управлением порта в 1925 году было обращено большое внимание на приведение порта с санитарной стороны в благополучное состояние.

**Организация противопожарных портовых и городских средств и освещение портовой территории.**

Собственной пожарной команды порт не имеет: таковая имеется лишь в ведении Местного Коммунального Хозяйства, и представляет свою помощь в деле тушения пожаров по всему городу и Портовой территории. Помимо указанной городской

пожарной команды в порту имеется буксирный спасательный катер «Постников» в 250 индикаторных сил, каковой в данное время дооборудуется противопожарными средствами и будет являться также и пожарным катером и оказывать помощь по всему порту, в случае если таковая потребуется.

Освещение портовой территории электричеством в данное время производится через городскую электрическую станцию, причем порт уплачивает городу по 1 рублю 20 коп. за киловатт в час. Считаясь с крайне высокой ценой за электричество, Управление порта в самом ближайшем времени предполагает установить свою имеющуюся у него небольшую электростанцию в новостроющихся мастерских Порта и этим самым избежать больших расходов, связанных с освещением территории Порта.

## ЧАСТЬ III.

### Деятельность Порта с 1 октября 1924 по 1 октября 1925 года.

Работа операционного 1924—1925 года по существу, можно сказать, носила характер постепенно, но твердо идущего восстановления совершенно разрушенного Николаевского порта. Для уяснения проделанной портом работы и дабы получить о ней действительное понятие, необходимо заглянуть в часть 1-ю п. п. б и д данного отчета и сравнить обрисованное там полученное портом в корне разрушенное портовое хозяйство с портовым хозяйством операционного 1924-1925 года. Сравнение покажет колоссальное увеличение и восстановление по всем отраслям хозяйства против 1923-1924 года.

Для краткой характеристики того, что из себя представлял Никпорт до 1 октября 1923 года, можно указать, что хотя речные причалы и были приведены в более работоспособное состояние, но морские, причалы на Кошке — № 1 и № 2 совершенно не имели никакого значения, так как у таковых во первых был затоплен громадный железный взорванный понтон от 45-тонного плавучего крана, а во вторых глубина у таковых равнялась от 1 до $2^1/_2$ метров, то же самое и с причалами № 3 и № 4 на моду, глубина у коих также была от 1 метра до $2^1/_2$ метров, да еще по фронту этих причалов были затоплены взорванные 2 баржи-утюга.

То-же самое состояние негодности было и с некоторыми пакгаузами, причем, в дополнение картины, порт обладал одним паровым катером „Ачканов", с большим трудом восстановленным; вот и все, чем был богат порт: остальное-же представляло из себя груды и груды развалин. То же самое

было и с городом. Конечно, в таком положении порт работать и оставаться не мог, ибо по существу это было „пустое место", каковое почти ничего не могло дать, разве лишь пакгаузы, к которым нельзя подойти. Спрашивается, что-же в этих условиях делало Управление порта? И необходимо сказать, что им было сделано все то, что только оно было в силах сделать, причем работа носила чисто организационную форму, ибо за 11000 километров, не имея в достаточности средств, а также не имея вообще по Николаевску хотя бы мало-мальски знакомых с портовой работой сотрудников, порт ставился в безвыходное положение. Но несмотря на это, все таки цель была достигнута: Управление было сооорганизовано и повело работу по проведению в жизнь преподаваемых центром директив по морскому транспорту. Это уже громадное достижение, ибо при Николаевских условиях и его 6½ месячной оторванности от центра, (при чем на 4 месяца порт совершенно отрезывается от внешнего мира, если не считать телеграфа,) очень трудно провести работу по организации такого всестороннего по своим заданиям учреждения, как порт. Помимо этой громадной организационной работы, портом сразу- же был взят правильный курс, сообразуясь с действительно пред'являемыми к нему требованиями, повести работу имеющимися средствами по сохранению от окончательного разрушения недоразрушенной части хозяйства порта и постепенному его восстановлению.

Таким образом только еще раз придется подчеркнуть громадность проделанной организационной работы порта за 1923-1924 год.

Отсюда становится ясным, почему фактически полное восстановление началось порта с 1924-25 г., это именно потому, что центр, ознакомившись с портом в течении 1923-24 года, учел, что последний в таком положении оставаться не может, а посему, сознавая значение и необходимость полного начала работ по восстановлению порта, центр по ходатайствам порта и сделал ряд распоряжений, осуществление которых отразилось в работе 1924-1925 года следующим образом: морские причалы, о которых выше говорилось, находившиеся в полуразрушенном обмелевшем состоянии, с затопленными у фронта взорванными судами, ныне восстановлены, взорванные затопленные суда подняты, глубины доведены до 6 метров, прочищен также до 6 метров и морской входной канал с бассейном. Такая же метаморфоза наблюдается и в других видах хозяйства; вместо прежнего одного

катера, с каковым Управление порта почти не могло вести никакой портовой работы. Порт имеет теперь 4 катера, 3 баржи, 5 понтонов, один 45-тонный плавучий подъемный кран, землечерпательную машину с 5 шаландами и брандвахтой. Дальше: восстановлены некоторые из пакгаузов, построен дом для Управления порта с жилым помещением, восстановлены входные огни, створные знаки, приведена в более благоприятное состояние портовая территория, как то: весь порт освещен, проведен ряд мер санитарного характера, восстановлена портовая амбулатория, построен Интернациональный клуб моряков, и вообще проделана масса работы по приданию порту настоящего портового облика.

Вот та работа чисто восстановительного характера, позволившая порту вполне стать таковым и выполнять полностью все предъявляемые к нему требования. Помимо того также сделано многое и по усилению административного значения порта, например к Никпорту, как к административному центру приписан громадный морской район с пунктами Де-Кастри, Александровск на Сахалине, Аян, Охотск, Гижига. Означенное позволяет через аппарат порта проводить в жизнь мероприятия Центральной власти по благоустройству и оборудованию пунктов приписного морского района. Помимо этого Никпорт признан, согласно постановления СТО СССР от 15|IV 1925 г., открытым портом для транзита иностранных товаров из стран, имеющих договорные сношения с СССР, а это уже одно многое значит.

Так-же, несмотря на то, что аппарат порта был до нельзя минимален, (всего 10 человек), было очень много проделано работы и по усовершенствованию и инструктажу как самого аппарата порта, так и приписных вышеуказанных пунктов порта.

Таким образом всего только на третьем году своего существования, порт уже стал фактически одной из сильнейших организаций Николаевского округа, как с экономической, так и с административной стороны. Вот вкратце все, что проделано портом по поднятию его экономического и административного положения. Теперь посмотрим, что же нам дало идущее восстановление со стороны возможности увеличения грузооборота порта. Здесь придется указать, что грузооборот самого порта сразу подняться конечно не сможет, ибо поднятие грузооборота порта зависит от двух основных элементов: 1) от крайней необходимости углубления Се-

верного бара, до 24 фут и тем самым уничтожения дорого стоющих баровых перегрузок. (отсюда только и возможно быстрое поднятие грузооборота порта, так как перспективы по экспорту, хотя бы леса, через Николаевск неограничены и единственным тормазом, мешающим этому экспорту, является мелководность бара); 2) от- недоговореннности с китайским правительством о свободном плавании по рекам Сунгари и Амуру (и тем самым не привлечение лока на Николаевск другого вспомогательного вида экспортных грузов - маньчжурских бобов и жмыхов).

Пока существуют эти две главные причины, а в особенности первая, они не позволят Порту стать на правильный путь в принятии участия в массовом экспорте леса. Отсюда вытекает определенное понижение грузооборота порта за 1924—1925 год.

Несмотря на то, что порт приведен в работоспособное состояние, всетаки при неисполнении работы по углублению бара, нельзя расчитывать, чтобы грузооборот поднимался; наоборот, грузооборот порта тогда должен установиться на постоянной точке, обусловленной вывозом и ввозом грузов местного значения, как-то: соль, рыба и случайные; этим об'ясняется и понижение грузооборота 1925 года, ибо вывоз главного местного груза—рыбы, в нечетные годы понижается до 75%, против четных лет, что отражается и на соли. Теперь, для большей ясности картины проделанной портом работы, перейдем к освещению в отдельности каждого вида деятельности порта, а также и тех данных, по коим он действовал и коими руководился всвоей работе.

### Штаты порта с приписными пунктами.

Годовой контингент для Николаевского порта со всеми его специальными службами и приписными пунктами был назначен всего лишь в 52 человека. При этом зарплата, существовавшая в Николаевске, равнялась 24-х рублевому госминимуму, а в приписных пунктах 35-ти рублевому госминимуму.

Исходя из утвержденного годового контингента, Управление порта было вынуждено в своей работе, в особенности по приписным пунктам, так сжаться, дабы лишь не пострадали порученные к выполнению задания. В зимнее же время Управление порта временами доводило свой общий штат (в том числе и штат самого Управления) до 25-ти человек.

Таким образом, экономя отпущенный фонд на зарплате, в особенности в зимнее время, Управление порта во первых смогло в навигационное время иметь полностью на все 100% команду и все береговые службы, а также за счет общего контингента усиливать на летнее время и самый штат Управления, и во вторых с'экономить порядочную сумму, каковую и бросить частью на пополнение кредитов по производственной смете по востановлению порта, по коим был произведен перерасход, а частью на улучшение быта служащих и рабочих постройкой при доме Управления порта 2-х жилых квартир, чем усилилась жилая площадь портовых домов для служащих и рабочих порта.

Чтобы дать понятие о личном составе приведу твердый штат Управления порта с приписными пунктами:

**Административное Управление.**

Начальник порта . . . . . 1

**Общая часть.**

Начальник общей части, он же Юрисконсульт Порта . . . . . 1
Деловод . . . . . 1
Машинистка . . . . . 1
Курьер . . . . . 1

**Счетно-хозяйственная часть**

Начальник Счетно Хозяйственной части . 1
Старший счетовод . . . . . 1
К а с с и р . . . . . 1

**Административная часть.**

Старший портовый надзиратель . . . . 1

**Техническая часть.**

Производитель работ . . . . . 1

**М. Б. Н.**

Инспектор Местного Бюро Нормирования порта . . . . . 1

ВСЕГО . . . 11 человек.

**Александровский приписной пункт.**

| | |
|---|---|
| Капитан пункта | 1 |
| Портовый надзиратель | 1 |
| Матрос он же кочегар лебедчик | 1 |

**Охотский приписной пункт.**

| | |
|---|---|
| Капитан пункта | 1 |
| Матрос | 1 |

**Приписные пункты:**

Де-Кастри, Северо Восточная часть острова Сахалина, Петровская коса, Коль, Чумукан, Аян и Гижига. В таковых Управление порта, по независящим от него обстоятельствам своего штате не имело, а возложило всю работу, например, поприписке судов,—на Милицию, по сбору портовых сборов—на Таможню.

Остальные-же 36 человек распределились следующим образом: 7 человек были в береговой охране, а остальные составляли команды Портовых плавучих средств, рабочую артель по уборке портовой территории, команду водолазов, службу связи, охрану склада и усиливали, как выше говорилось, за счет общего контингента, штат Управления порта на летнее время.

Таким образом, учитывая сильные плавучие средства и другие специальные его вышеупомянутые службы, с твердым штатом Управления порта. Порт все таки вышел с неболь шой экономией средств отпущенных на общий контингент и выполнил, не замедляя темпа все работы порта по всем его отрослям, с таким незначительным штатом,на все 100%.

**Работа совещания по портовым делам.**

Все особо-важные вопросы, возникавшие в процессе работ, Управлением порта всегда проводились через Совещание по портовым делам, ибо при помощи и при получении указаний от такового, только и можно было разрешать те или иные сложные вопросы, требующие срочного или твердого вырешения.

Значение совещания по портовым делам для Николаевского порта, принимая во внимание его 6½ месячную оторванность от центра и 11 тысячную в километрах отдаленность, чрезвычайно важно. Взять хотя бы и летнее время—связаться с центром ранее месяца не представляется воз-

можным, а вопрос требует всестороннего, выходящего за пределы компетенции порта, срочного разрешения; вот тут-то и является авторитетом совещание по портовым делам.

Посему для Никпорта, принимая во внимание его отдаленность и зимнюю оторванность, необходимо для целесообразности работы иметь Совещание по портовым делам с расширенными, как у Областных Комитетов, правами. И только тогда Никпорт сможет вести свою работу, не замедляя темпа, ибо при современном положении работа Совещания не имеет того эффекта, каковое оно имела бы у Совещания с расширенными правами. Для характеристики работы Совещания по портовым делам ниже привожу все вопросы, прошедшие через таковое:

1) о районе прибрежной части морских вод, входящих в сферу наблюдения порта за развитием и безопасностью мореплавания, и установление в этом районе пунктов взимания портовых сборов.

2) Информация об Управлении Областного Комитета по Портовым делам.

3) Утверждение производственного плана работ на 1924-25 год и перегруппировка §§ по кредитам, отпущенным на эти работы;

4) Об утверждении плана отведенной части территории для нужд АГП под постройку пристани для речных судов;

5) рассмотрение и утверждение приходо расходных смет на 1925-26 год.

6) об отведенном под постройку пристани Усть-Амурскому Кооперативу участке и об арендной плате за него;

7) О национализации 2 барж: „Тунгуз" принадлежавшей Т|д Небель и К·о и №8, принадлежавшей Т|д Бринер и К·о

8) о бесхозяйных халках, находящихся в бухте и по своей ветхости непригодных к плаванию;

9) об установлении нормы рабочего дня в порту;

10) о введении в Николаевском порту портовых сборов применительно ко всем портам СССР взамен существовавших некоторых пониженных сборов;

11) заявление Начальника Николаевской н|Ам. Лоцдистанции Убекодальвостока об установлении платы за участок, занимаемый под склад угля;

12) об отводе участка Совторгфлоту под постройку пакгауза у морского причала;

13) постановление Д. В. Краевого Экосо от 16 июня 1925 года по вопросу о значении Николаевского на Амуре Торго-

вого порта и формы управления таковым;

14) программа портовых изыскательских работ в районе порта и Амурского лимана в 1925—26 году;

15) об установлении рабочего дня в Никпорте и приписных пунктах;

16) об утверждении сводки портовых обычаев в Николаевском на Амуре Торговом порту;

17) о социальном страховании работников Лоцманского дела;

18) заявление АГП об отводе участка под постройку морского причала на м. „Кошка" и под постройку складов;

19) о передаче пакгаузов и пристани в с. Маго, принадлежавших ранее Амурскому О-ву Пароходства и Торговли, и находящихся ныне в ведении АГП;

20) об установлении границ Александровского на Сахалине порта

21) утверждение обязательных постановлений Александровского на Сахалине торгового порта;

22) о схеме размера штрафов, налагаемых за нарушение портовых обязательных постановлений Николаевского на Амуре Торгового порта.

23) о закреплении за Николаевским н/Ам. Торговом портом участка земли под постройку строющегося здания Управления порта.

24) информационный доклад Начальника Управления Портовых Изысканий Тихого Океана и Охоского моря Инженера Розова, о результатах обследовательских работ, произведенных в навигацию 1925 года Изыскательной партией.

На них исполнено и проведено в жизнь . . . . . 14
Находится на разрешении Центра . . . . . 5
И на разрешении с местными органами . . . . . 5

## Обязательное постановление по Николаевскому на Амуре торговому морскому пдрту.

### Общие правила.

§ 1. Капитаны и владельцы судов, как иностранных, так и русских, весь их должностной состав и судовые команды, портовые грузчики и рабочие, а равно все лица, имеющие отношение к Николаевскому на Амуре Торговому порту или являющиеся на территорию последнего, неуклонно подчиняются правилам и порядку, устанавливаемым настоящим обязательном постановлением:

§ 2. Все судовладельцы обязаны представлять в Управление порта установленные законом документы на право владения судном, ежегодно до открытия навигации или перед выходом в море, а впоследствии по каждому требованию портовой администрации.

§ 3. О каждом предполагаемом изменении в документах по случаю перехода судна к другому владельцу или при залоге судна, должно быть заявлено предварительно Портово-му управлению на предмет согласования.

§ 4. Владельцы как пассажирских, так и буксирных судов, обязаны иметь на таковых капитанами и механиками лиц дипломированных и вполне знающих свое дело, а равно необходимое число лиц команды по согласованию с Союзом РВТ, прошедших через экзаменационную комиссию.

§ 5. Капитаны всех судов, приходящих в пределы Николаевского на Амуре Торгового порта, или уходящих из него, а равно все учреждения, организации, представители агентств и пр., на имя которых адресованы суда как русские, так и иностранные, обязаны уведомлять Управление порта, по возможности не позднее как за три дня, о дне прихода и отхода судов, с указанием рода груза, количества его, а равно числа пассажиров, порта отхода и фамилии капитана.

§ 6. В нижеперечисленные дни суда флота СССР должны расцвечиваться флагами от 8 часов утра до захода солнца:

1 января . . . Новый год.
8 февраля . . . День национализации Торгового флота
12 марта . . . День низвержения самодержавия.
18 марта . . . День Парижской Коммуны.
1 мая . . . День Интернационала.
6 июля . . . День принятия Конституции СССР.
7 ноября . . . День пролетарской революции.

§ 7. Суда, незанятые работой и стоящие в порту, расцвечиваются полностью, как установлено морскими обычаями, суда-же, занятые работой и будучи застигнуты в море на ходу, расцвечиваются стеньговыми флагами.

§ 8. 21 января—день смерти вождя пролетарской революции В. И. Ульянова (Ленина) и 22 января—день 9-го января 1905 года, признаются траурными днями и в эти дни все суда несут флаги, как на флагштоке так и на стеньгах приспущенными до половины.

§ 9. В какие другие дни расцвечивание не допускается без разрешения портовой администрации.

§ 10. Портовая территория и акватория состоит в хозяйственном и административном ведении НКПС в лице порта, а посему не допускается какое бы то ни было вмешательство со стороны каких бы то ни было ведомств в административную и технически-хозяйственную деятельность администрации порта.

## О приходе, стоянке, движении и отходе судов.

### ПРИХОД.

§ 11. Все суда, приходящие с моря, должны становиться на якорь, держа свой национальный позывной и карантинный флаги, на рейде против сигнальной мачты, находящейся на мысе „Кошка", до приемки судна портовыми, таможенными и Контрольно-Пограничного пункта властями. При этом все суда, приходящие с моря, остаются под карантинным флагом до окончания врачебного осмотра и до полного приема, посещение или сношение экипажа судна с берегом категорически воспрещается.

§ 12. Все суда, приходящие по реке сверху, также принимаются администрацией порта и расстанавливаются по указаниям последней.

§ 13. При приемке морских судов капитаны последних или лица, их заменяющие, заполняют выдаваемые портовой администрацией бланки показаний и представляют портовой администрации судовые документы, как-то: мерительное свидетельство, патент на поднятие флага, дипломы судовой администрации, радиотелегр. журнал, шканечный журнал, жалобную книгу, судовую роль, пассажирский список, список неприкосновенных запасов и пр., а также обязаны сообщать об авариях, происшествиях, несчастных случаях, о затонувших в портовых водах предметах, препятствующих свободному движению судов, обнаруженных изменениях обстановки фарватеров и т. п.

§ 14. По прибытии в порт судна как русского, так и иностранного, капитаны судов по даче заявлений на приход немедленно уплачивают все причитающиеся портовые сборы. Также делается и перед уходом судна из порта.

§ 15. Приемка судов производится от восхода до захода солнца, не исключая дней отдыха. Суда, прибывшие после захода солнца, остаются на рейде неся установленные огни,

и сообщение их с берегом до приема категорически воспрещается.

§ 16. При входе судов в бухту порта необходимо руководствоваться входными створами, расположенными на берегу портовой территории у пакгауза № 2; эти створы расположены по оси морского входного канала и в ночное время освещаются красными огнями.

Для определения начала входного канала в бухту, на берегу у лесопильного завода АЛТ, установлена вторая пара створов, которые в ночное время освещаются зелеными огнями.

Точка пересечения этих створов и их огней является началом входного канала в бухту.

§ 17 Речные пассажирские и товаро-пассажирские суда, приходящие ночью, могут входить в бухту и становиться на якоре по указанию портотовой администрации, за исключением случаев, когда они имеют на борту взрывчатые и легко воспламеняющиеся вещества.

§ 18. Суда местного плавания могут становиться у своих пристаней по согласованию с портовой администрацией, таможней, санитарным врачем и контрольно пропускным пунктом.

§ 19. Прибывшие в порт из-за границы суда без установленного санитарного патента не принимаются до особых распоряжений.

§ 20. Все суда, прибывшие с грузом взрывчатых веществ, а также суда с грузом легко воспламеняющихся веществ, поднимают кроме национального, позывного и карантинного флага, также красный флаг и допускаются к причальным линиям только с письменного разрешения капитана порта.

§ 21. Имеющиеся на всех судах, приходящих в порт, сигнализационные средства, составляющие судовую потребность, какнапример ракеты, фальшфейеры и пр. должны храниться на самом судне в закрытых металлических ящиках.

§ 22. Привозимый и отвозимый морем и рекой скот, кожи, кости, тряпье и всякого рода сырье могут быть выгружаемы с судов или погружаемы на суда лишь по предъявлении установленных врачебно-санитарных свидетельств или после производства врачебно-санитарного осмотра на месте. На пассажирских судах этого рода грузы к перевозке допускаются не иначе, как в трюмах, при чем перевозке скота допускается и на палубе, но в ограниченном количестве.

§ 23. За оказание, посещающим порт судам всякого рода портовых услуг, Управлением порта взимается особая

плата по расценке и в порядке, установленном Управлением порта.

§ 24. Все суда местного плавания обязаны заявлять о своем приходе портовому надзору, а речные суда судоходной дистанции (если пришли с верховьев Амура) по установленной форме.

§ 25. Все суда как местного плавания, так и речного, при приходе или отходе днем должны нести свой национальный флаг и компанейский вымпел, а ночью отличительные огни, согласно правил о паровых, парусных и буксирных судах.

§ 26. Все морские суда, направляющиеся в Николаевский порт, за исключением нижеуказанных, обязаны для прохода по фарватерам порта брать лоцмана и оплачивать услуги такового.

Суда не воспользовавшиеся услугами лоцмана и пришедшие самостоятельно от уплаты лоцманского сбора не освобождаются.

§ 27. Каждое судно, идущее в Николаевский на Амуре порт, вызывает лоцмана по международному своду сигналов, для проводки северным фарватером у острова Лангр, а для проводки южным фарватером — в де Кастри.

§ 28. Лоцмана при исполнении служебных обязанностей в районе портовых вод по обслуживанию ими торговых судов, подчиняются распоряжениям порта.

§ 29. Все суда Совторгфлота, если не пользуются лоцманскими услугами, от оплаты лоцманского сбора освобождаются.

§ 30. Все суда, плавающие под флагом СССР и, рейсирующие в Японском море, Татарском проливе, Амурском Лимане и Охотском море, освобождаются от лоцманского сбора, если не пользуются услугами лоцманов.

§ 31. Военные и портовые служебные суда пользуются услугами лоцмана бесплатно, но обязаны содержать лоцмана во время проводки на своем пищевом довольствии.

§ 32. О всех недоразумениях с судовой администрацией, имевших место при передвижении судов в водах порта, лоцман срочно обязан докладывать Порту.

§ 33. Все суда, идущие в Николаевский порт, при вступлении в северный или южный фарватеры должны поднять свой национальный флаг.

§ 34. Все суда торгового флота СССР должны быть снабжены спасательными нагрудниками и спасательными кругами в количестве, которое вполне соответствовало бы могу-

щему находиться на судне наибольшему количеству людей экипажа и пассажиров.

§ 35. Нагрудники должны быть расположены на судне следующим образом:

а) в жилых помещениях экипажа и в пассажирских каютах у коек по числу лиц занимающих данное помещение или каюту.

б) на палубе судна — в особых ящиках с надписью на них; «Спасательные нагрудники». Ящики, а равно и правила пользования ими, располагаются на местах, вполне доступных для палубных пассажиров.

§ 36. По приходе в порт и окончании выгрузки, судно должно быть вычищено, а пассажирские помещения вымыты и продезинфецированы, после чего судно может приступить к погрузке.

## Движение.

§ 37. Все практикующие суда руководствуются показанием глубин у морских причалов на мачте портового надзора на Кошке, где сигналы вывешиваются днем. При этом морские сигналы показываются к рейду на левом ноке, а речные на правом ноке. Ночью сигналы вовсе не показываются.

**Описание сигналов показывающих глубину у морских причалов и во входном морском канале.**

1. Черный флаг на левом ноке сигнальной мачты обозначает глубину в . . . . . 16 фут.
2. Зеленый флаг на том же ноке обозначает глубину в . . . . . 17 фут.
3. Красный флаг на том же ноке обозначает глубину в . . . . . 18 фут.

**Описание сигналов показывающих глубину у речных причалов**

1. Большой черный шар на правом ноке сигнальной мачты показывает глубину в . . . . . 3 фута
2. Два таких же шара расположенные по горизонтали на том же ноке обозначают глубину в . . . . . 4 фута
3. Три таких же шара расположенные по горизонтали на том же ноке обозначают глубину в . . . . . 5 фут.

4. Три таких же шара на том же ноке вертикально вниз лентой один над другим обозначают глубину в . . . 6 фут.
5. **Черный шар под клотиком означает запрещение входа в бухту.**

§ 38. Переход судов с места на место в пределах порта производится с разрешения портовой администрации и таможни.

§ 39. Все практикующие в портовых водах, как морские так и речные суда, в том числе баржи, халки, кунгасы и пр. должны точно исполнять требования международных правил о предупреждении столкновений судов на море.

§ 40. Одновременный вход и выход судов из бухты воспрещается. При этом входящее судно должно уступить дорогу выходящему. При входе и выходе суда обязаны давать предупредительные продолжительные гудки. Гудки без особой надобности давать воспрещается.

§ 41 Все суда, обращающиеся в Николаевском на Амуре порту, должны иметь поднятыми от 8 часов утра до захода солнца свои национальные флаги и компанейский вымпел, а ночью установленные отличительные огни. Суда, стоящие на якоре, обязаны держать ночью якорные огни.

§ 42. Во время следования суда, снабженные якорями, должны иметь таковые готовыми к отдаче.

§ 43. Суда, стоящие на швартовах, без отданных якорей, должны иметь якоря убранными в клюз или заваленными.

§ 44. Буксирные суда не должны брать на буксир судов-баржей, халок, кунгасов и пр. более чем они могут успешно буксировать, сообразно течению и погоде.

§ 45. Воспрещается составлять буксируемые плавучие средства на пути против причалов, равно рейдовых бочек на фарватере и канале. Такие суда должны быть поставлены в особо отводимое для сего место, по указанию портовой администрации.

§ 46. Воспрещается становиться на якорь на фарватерах, т.е. на местах, которые должны оставаться свободными для прохода судов.

§ 47. При производстве работ землечерпательного каравана приближение к нему судам дозволяется лишь самым малым ходом с подачею протяжного свистка. В ответ на последний на землечерпательном караване показывают подходящему судну с какой стороны свободен проход— днем отмашкой белым флагом, ночью— белым фонарем.

§ 48. При работе каравана ночью поднимаются огни вертикально один над другим: красный, белый, красный. согласно международных правил о предупреждении столкновения судов на море.

§ 49. Капитаны судов при потере якоря в пределах бухты или рейда, на фарватере, должны заявить о том капитану порта, с указанием точного места потери якоря и принять немедленно меры к поднятию его из воды. В противном случае якорь поднимается Управлением порта и может быть выдан судну лишь по уплате всех расходов по розыску и под'ему якоря, а капитаны привлекаются к ответственности.

§ 50. Все мелкосидящие суда (халки, лодки и пр.) уступают дорогу глубокосидящим судам и вообще сообразуют свои действия так, чтобы не мешать свободному следованию глубокосидящих судов.

§ 51. Буксирующим судам уступают дорогу все другие суда. Торговые суда уступают дорогу военным Движение судов внутри порта совершается лишь самым малым ходом.

§ 52. Требования портовой администрации об установке судов, должны быть последними немедленно выполнены.

§ 53. Воспрещается в пределах портовых вод на фарватерах, подходных каналах и в бухте выбрасывать в воду и на лед, как с берега, так и с судов всякие предметы, мусор и балласт.

§ 54. При столкновении судов, оба судна должны немедленно остановиться для подачи друг другу помощи. После того капитаны обоих судов составляют об'яснение о столкновении с изложением причин, вызвавших таковое, приглашая к подписанию его своих сотрудников, а также посторонних лиц в качестве свидетелей. В об'яснении должно быть изложено:

а) точное указание времени и подробное описание места, где произошло столкновение.

б) какие именно сигналы подавались каждым из встретившихся судов, на каком расстоянии и за сколько времени до столкновения.

§ 55. Всем судам, проходящим бар и Лиман, надлежит при плавании руководствоваться показаниями глубин и изменений горизонта воды на таковых в следующих пунктах Проходящим северный бар —по северному фарватеру, руководствоваться показаниями сигнальной станции на о. Лангр, Южным фарватером,—показаниями сигнальных станций у Джаоре и Пронге -на мачтах коих станций поднимаются дневные и ночные сигналы в порядке, указанном в Лоции.

§ 56. Суда с механическими двигателями, у которых свисток испортился на пути не имеют права во время тумана или ночью продолжать плавание и впредь до исправления свистка они могут итти самым малым ходом. Парусные и другие непаровые суда, у которых нет туманного горна, не имеют права передвижения.

§ 57. В районе акватории порта салют гудками воспрещается.

§ 58. Для оповещения об ожидающихся ветрах штормах вывешиваются на мачте над Управлением порта следующие сигналы:

| | |
|---|---|
| 1. Днем черный конус вершиной кверху<br>Ночью три красных огня расположенных по треугольнику, вершиной кверху | означает ожидание сильного ветра от С. З. |
| 2. Днем черный конус вершиной книзу<br>Ночью три красных огня расположенных по треугольнику вершиной книзу | означает ожидание сильного ветра от Ю. З. |
| 3. Днем два черных конуса расположенных один над другим в вертикальном положении вершинами кверху<br>Ночью, два красных огня вертикально один над другим и два других красных огня расположенных на основании треугольника. | означает ожидание сильного ветра от Северо-Востока. |

| | |
|---|---|
| 4. Днем два черных конуса расположенных один над другим в вертикальном положении, вершинами книзу<br>Ночью два красных огня расположенных вертикально один над другим и два других красных огня расположенных на основании треугольника, основанием к верху. | означает ожидание сильного ветра от Юго-Востока. |
| 5. Днем, два черных конуса расположенных вертикально один вершиной вверх— другой вершиной вниз.<br>Ночью три красных огня расположенных по углам трехугольника вершиною к низу и один красный огонь на основании треугольника. | означает ожидание урагана |

## СТОЯНКА.

§ 59. Причальные места предоставляются всем судам по указанию портовой администрации, с соблюдением в случае надобности очереди, причем переход с рейда в порт, швартовка к причалу и выход из порта делается по указанию и при помощи плавсредств порта.

§ 60. При отсутствии мест у причалов, разгрузка может производиться на рейде.

§ 61. Суда военные, приходящие с грузом для Красной Армии и Флота, имеют преимущественное право на постановку их у причалов.

§ 62. При неимении места у причалов, суда выжидают своей очереди на рейде по указанию портовой администрации.

§ 63. Суда стоящие у причалов, обязаны своевременно произвести выгрузку и погрузку, причем норма простоя исчисляется из расчета выгрузки и нагрузки по 100 тонн в сутки на каждый работающий люк. За простой сверх нормы взимается установленный причальный сбор, если у причалов

не хватает места для других судов, имеющих надобность встать у причалов.

§ 64 Суда могут становиться лагом к борту другого ошвартовавшегося судна с согласия администрации порта, Таможни и капитана судна, стоящего у причала

§ 65. Швартоваться можно только за швартовые тумбы и кольца. Пересечение швартовами проезжих путей и крепление концев за столбы для освещения или т. п. воспрещается.

§ 66. Воспрещается травить пар в сторону причала или поданного к борту парохода судна без прикрытий выходного отверстия.

§ 67. Судам, имеющим осадку более 15 фут, воспрещается работа винтом в расстоянии ближе 5 саженей от причала. кроме пробы машины и исключительных случаев.

§ 68. В случае повреждения судном портовых сооружений или устройств, напр. набережной, пристаней, причальных приспособлений, судов и машин, а также гидротехнических, предостерегательных знаков и подводных кабелей, виновные привлекаются к законной ответственности, с возложением на них расходов по восстановлению повреждений.

§ 69. Во время стоянок у причала воспрещается заниматься судовыми работами требующими присутствия кузнечного горна на палубе или в трюме (исключая кочегарских и машинных отделений), а также варкою смолы, лаков или красок для судов. Для производства поименованных работ, администрация порта указывает особое место на берегу.

§ 70. Во время стоянки в порту суда обязаны иметь в полной готовности все свои противопожарные средства и в случае пожара в порту должны оказывать полное со своей стороны содействие к тушению его.

§ 71. Мореходным судам, имеющим надобность в одновременной выгрузке импортных товаров и нагрузке экспортных, непосредственное производство таких операций разрешается не иначе, как с согласия в каждом отдельном случае портовой таможни и порта.

§ 72. Каждое ошвартовавшееся судно обязано установить надежные сходни с перилами с судна на берег, имея при них спасательный прибор с линем; от захода до восхода солнца сходни должны освещаться фонарем белого цвета.

§ 73. На каждом судне должно всегда находиться достаточное число людей из состава судового экипажа для передвижения судна по первому требованию администрации порта

§ 74. На каждом судне под ответственностью капитана такового, или иного ответственного за судно лица, должна содержаться вахта как на верхней палубе, так и при машине.

§ 75. Капитаны судов, пришедших с балластом, обязаны выгружать таковой в указанных портовой администрацией местах и следить за тем, чтобы балласт, мусор или шлак не были выбрасываемы в воду у причальных линий и на фарватерах.

Виновные кроме штрафа оплачивают расход по очистке фарватеров от загрязнения.

§ 76. Все портовые рабочие и команды судов обязаны подавать всевозможную помощь случайно упавшим в воду и утопающим.

§ 77. Рабочий день по погрузочным и разгрузочным работам в порту, считается с 8 до 12 и с 14 до 18 часов, кроме дней отдыха.

§ 78. Во внеурочное (нерабочее) время грузовые операции на морских судах, стоящих в порту, производятся с особого в каждом случае отдельного письменного разрешения порта и таможни.

§ 79. Все суда обязаны неуклонно соблюдать санитарные правила для морских судов, плавающих под флагом СССР.

§80 . Каждое судно посетившее или приписанное к порту должно иметь надписи:

1) на корме и на носу—свое наименование.
2) на корме кроме наименования-название порта к какому судно приписано.
3) на форштевне и ахтерштевне-марки обозначающие осадку.
4) грузовую марку.
5) маломерные и рыболовные суда обязаны иметь установленные для них литерные обозначения.

§ 81. Каждое судно должно иметь отдельно устроенное место для варки пищи вполне огнеупорное. Разводить огонь вне этого помещения под каким бы то ни было предлогом не разрешается.

§ 82. Категорически воспрещается ходит по берегу или на судах с незащищенным огнем.

§ 83. В случае пожара на судне в бухте или на рейде, судно обязано днем поднять до полмачты красный флаг, а ночью красный огонь и звонить беспрерывно в колокол, а если судно под парами,- то подавать учащенные гудки, вместе с тем принимая все меры к тушению пожара.

§ 84. Об упавших в воду, внезапно заболевших, утонувших людях, разным образом в случаях скоропостижной смерти, грабежей, убийств и т.п. на судах капитаны или лица их заменяющие, обязаны тотчас же давать сведения в административную часть порта.

§ 85. В случае свежего ветра, капитаны судов должны всеми средствами избегать отстаивания от ветра только на одном конце, но обязаны заводить добавочные швартовы на соседние тумбы и выравнивать швартовы во избежание повреждения причалов и могущих произойти от того аварий.

§ 86. Все суда, приписанные к Николаевскому н|Ам. порту, обязаны сообщить в Портовое Управление о предстоящих крупных ремонтах, о предполагаемых переделках судовых помещений и о времени производства упомянутых работ для свидетельствования сделанных исправлений через Технадзор, на предмет получения свидетельства на право плавания.

§ 87 При наводнениях, штормах, ураганах, пожарах и др. стихийных бедствиях, все находящиеся в порту буксирные пароходы и катера обязаны беспрекословно и безвозмездно исполнять буксировку, отливку и пр. работы, которые от них потребуются портовой администрацией.

§ 88. Суда, как-то: шаланды, баржи, лихтера и пар. боты должны быть загружены не глубже ватерлинии, согласно свидетельства Регистра СССР.

§ 89. Все пароходы или суда, стоящие на рейде или в бухте, должны иметь на якорях буйки на буйрвах, такой длины, чтобы можно было определить местоположение якоря.

§ 90. В районах Николаевского на Амуре порта, где имеются береговые радиостанции, коммерческим иностранным судам воспрещается всякий обмен радиотелеграмм в пределах 10-ти мильной полосы, кроме случаев необходимых для предупреждения бедствия. Допускается без особого разрешения настойка передающей станции лишь при помощи пищика и волномера.

§ 91. Все иностранные, коммерческие суда, находящиеся в пределах портовых вод, где нет береговых радио станций, могут пользоваться своим радиотелеграфом лишь по особым письменным разрешениям Управления Порта. При этом допускаются лишь открытые переговоры, без права пользования каким либо шифром или кодом.

§ 92. Нагрузка судов у морских причалов Николаевского н|Ам. порта допускается до 17 фут.

## ОТХОД.

§ 93. Разрешение на выход из порта выдается портом по окончании грузовых операций, производству всех платежей портовых сборов и получении разрешений на выход от Таможни и Контрольно-пропускного пункта ОГПУ.

§ 94. Судам, причастным к аварии, воспрещается уходить из порта без особого разрешения порта.

§ 95. Все суда должны иметь нагрузку соответственно грузовым маркам и типу судна, руководствуясь правилами о нагрузке морских судов и не допуская незаконных дифферентов и кренов.

§ 96. Перед выходом на судне должна быть произведена полная чистка, а если нужно, то и дезинфекция.

§ 97. Заявления на предполагаемый отход подаются в портовое управление капитанами судов или лицами их заменяющими. Портовым надзором такие заявления принимаются от 10 до 16 часов и не позднее, как за 6 часов до готовности выхода судна в море.

§ 98. Выданное портом разрешение на отход судна из порта, действительно только в течении 24 часов. После этого срока разрешение на отход должно быть возобновлено.

§ 99. Воспрещается выбрасывать мусор после чистки топок судами, проходящими по фарватеру у мысов Пронге и Джаоре, а также через бар по северному фарватеру.

§ 100. Все суда без пассажирского свидетельства не имеют право на перевозку пассажиров Ответственность за принятие пассажиров падает на капитана судна.

§ 101. Перевозка грузов на командных мостиках и в шлюпках, висящих на шлюпбалках, воспрещается.

## Правила

### О колке льда в пределах порта.

§ 102) Назначение участка под выколку льда в районе портовых вод производится Управлением Николаевского на Амуре Торгового Порта.

§ 103) Перед началом работ, каждый арендатор обязывается надлежащим образом огородить место выколки вехами или забором, высотой не менее 1 метра.

§ 104) Установленное ограждение каждой полыньи, может быть снято не ранее, как вновь окрепнет на ней ледяной покров или окончания движения по льду на всем протяжении реки Амура в районе порта.

§ 105) При колке льда должна оставляться проезжая дорога, шириной 50 метров.

§ 106) Между участками колки оставляются интервалы, шириною не менее 15-ти метров.

§ 107) Воспрещается колка льда в районе бухты порта и на расстоянии менее 20 метров вверх и вниз по реке Амур, от его берегов, а равно на линии рыбалки №6—и мыса „Кошка".

§ 108) Свалка снега в реку не разрешается.

§ 109) За нарушение правил „колки льда" виновные подвергаются штрафу в размере ДЕСЯТИ рублей в административном порядке, с обязательством перенесения работ и ограждения в другое место.

### О пользовании территорией и складочными помещениями порта и о благочинии и порядке в порте.

§ 110 Участки портовой территории представляются Управлением порта в арендное пользование за плату, на договорных условиях, для хранения грузов и предметов необходимых при производстве погрузочно разгрузочных работ и под постройку складочных помещений, а равно и для других надобностей, связанных с портовыми операциями.

§ 111. Сданные в аренду участки или части их, могут быть переуступаемы арендаторами другим лицам лишь с согласия портовой администрации.

§ 112. Занимать в порту участки для хранения груза, товаров и разного рода принадлежностей без особого разрешения портовой администрации воспрещается.

§ 113. Привозимые на судах в порт грузы и товары должны быть по выгрузке немедленно увозимы с пристаней и причалов общего пользования.

§ 114. Крытые складочные помещения, принадлежащие порту, могут представляться в арендное пользование за плату на договорных условиях и по определенно-утвержденной таксе порта, на определенный срок.

§ 115. За занятие кем либо места в порте произвольно, без разрешения портовой администрации, взыскивается штраф налагаемый начальником порта. Штраф взыскивается также за место, несвоевременно к назначенному сроку.

§ 116. За пользование жилыми помещениями, находящимися в эксплоатационно-хозяйственном ведении порта, плата вносится в кассу порта.

§ 117. Воспрещается проживать в домах Порта посторонним лицам без разрешения порта.

§ 118. По всем делам и запросам, связанным с проживанием в домах порта, граждане подчиняются как всем установленным на сей предмет обязательным постановлениям местной власти, так и правилам и требованиям, исходящим от Управления порта.

§ 119. Постройка, переустройство и капитальный ремонт зданий или вообще каких либо сооружений и производство землечерпательных работ, а равно работ по оборудованиям разного рода в пределах границ порта, допускается лишь с письменного в каждом отдельном случае разрешения Управления порта, при чем проект этих сооружений и работ должен быть предварительно утвержден начальником порта, а самые работы должны производиться под наблюдением технической части порта, в отношении правильного выполнения этих работ и соответствия с утвержденным планом.

§ 120. Пускание в порту фейерверков и зажигание фальшфейеров, допускается лишь с разрешения порта в местах им для этого указанных.

§ 121. Легко воспламеняющиеся грузы допускаются к погрузке или выгрузке только с письменного разрешения порта. Складывание и хранение в порту легко воспламеняющихся веществ, даже в малом количестве, допускается лишь с письменного разрешения портовой администрации.

§ 122. При выгрузке или погрузке или вообще в местах нахождения легко воспламеняющегося груза, разводить огонь или курить табак строго воспрещается.

§ 123. Легко воспламеняющиеся вещества могут быть допускаемы к перевозке на товаро-пасажирских пароходах лишь в малом количестве и не иначе, как с письменного разрешения порта.

§ 124. Погрузка и выгрузка легко воспламеняющихся веществ может производиться только днем.

§ 125. Во всех случаях погрузки или выгрузки взрывчатых веществ соблюдаются самые строгие меры к предупреждению несчастий во время пребывания этих грузов в порте; места нагрузки или выгрузки их должны находиться под отдельной охраной и обозначаться красным флагом. Вблизи этих мест присутствие посторонних лиц не допускается а разведение огня или курение табаку строго воспрещается

§ 126. Ночью на судах или баржах с взрывчатыми веществами должен быть красный фонарь.

§ 127. Взрывчатые и огнеопасные вещества на пасажирских пароходах перевозить воспрещается.

§ 128. Складка и хранение на портовой территории взрывчатых веществ даже на самое короткое время безусловно не допускается.

§ 129. Взрывчатые вещества могут быть привозимы для перегрузки в порт или на береговую портовую территорию не иначе, как с письменного заявления по установленной форме.

§ 130. При дурной укупорке взрывчатые вещества в порт вовсе не допускаются.

§ 131. Воспрещается иметь без постоянной охраны выгруженными на портовую территорию: сено, солому, керосин и пр. легко воспламеняющиеся грузы.

§ 132. Постоянные и временные склады угля должны быть огорожены забором вышиной не менее двух метров. Подвергающиеся самовозгоранию сорта угля не должны быть складываемы выше этой высоты. При продолжительном хранении угольные кучи должны быть снабжены вентиляционными трубами.

§ 133. Лица, производящие погрузку или выгрузку, обязаны по окончании работы убрать мостовую, которая была занята их товарами, отвезя мусор в назначенное для этого портовым надзором место. В противном случае уборка производится за счет грузовладельца.

§ 134. Грузы должны быть складываемы в порту с соблюдением всех необходимых предосторожностей в пожарном отношении.

§ 135. В пакгаузах, складах и во всех вообще помещениях, находящихся на портовой территории, а равно и около них снаружи, строго должна быть соблюдаема надлежащая чистота.

§ 136. Складывание на причалах и пристанях порта каких либо грузов воспрещается,

§ 137. За целость и сохранность грузов, сложенных на складах или на открытых площадях, а равно и во время выгрузки или погрузки куда бы то ни было, порт никакой ответственности не несет; охрана их от хищений или порчи всецело лежит на обязанности арендатора, грузовладельца, или организаций, которые производят выгрузку или нагрузку.

§ 138. Все сторожа по охране складочных помещений сданных портом в арендное пользование, затонов, складов и дебаркадеров в административном отношении подчинены Управлению порта и в потребных случаях должны оказывать

всевозможную помощь портовой охране в пресечении преступлений, могущих случиться вблизи мест их нахождения.

§ 139. Все организации и учреждения обязаны сообщить в портовое Управление именные списки своих сторожей, охраняющих арендуемую ими портовую территорию или складочные помещения.

§ 140. Воспрещается разводить огонь на территории порта с какой бы то не было целью без разрешения портовой администрации.

§ 141 В пределах порта воспрещается нарушение общественной тишины и порядка, стрельба из всякого рода оружия и производство охоты.

§ 142. Вырубка прорубей и лунок во льду может производиться лишь с особого разрешения администрации порта.

§ 143. Приставать без разрешения Таможни на шлюпках и пр. плавучих средствах к стоящим в порту судам заграничного плавания, а также во время их следования, воспрещается.

§ 144. Не разрешается всякого рода фотографическая и топографическая с'емка без особых разрешений администрации порта и соответствующих органов надзора.

§ 145. Воспрещается курить внутри всех расположенных на портовой территории пакгаузов. магазинов и других складочных мест, а также и на судах с взрывчатыми и легко воспламеняющимися веществами, и в трюмах.

§ 146. При движении в порту подводам и автомобилям предлагается держаться правой стороны дороги по направлению движения.

§ 147. Воспрещается быстрая езда, езда на перегонки или необусловленные необходимостью остановки среди дороги.

§ 148 Воспрещается оставлять лошадей без присмотра. Воспрещается ломовым извозчикам после выгрузки или нагрузки подвод оставаться на месте работ.

§ 149. В порту категорически воспрещается всякого рода самоуправство, буйство, драки, брань, карточные игры, распитие спиртных напитков, порча предостерегательных знаков, зданий, скопища и жительство на портовой территории и появление в состоянии явного опьянения.

§ 150. Вывешивание рекламных вывесок и разных об'явлений на зданиях и сооружениях порта. дозволяется лишь по особому в каждом случае отдельному письменному разрешению порта.

§ 151. Воспрещается засорять сточные канавы на территории порта.

§ 152. Какая бы то ни было торговля на территории порта допускается лишь с разрешения последнего.

§ 153. Купание в портовых водах на открытых местах не разрешается, кроме особо отведенных мест для этой цели. Купание лошадей разрешается лишь в особо для этого отведенных местах.

§ 154. В случае обнаружения среди рабочих или команды, как иностранных так и русских пароходов, остро заразных больных, все бывшие на таких пароходах рабочие спускаются на берег не иначе, как после осмотра врачем и, если потребуется, после тщательной дезинфекции.

§ 155. Зимовка судов в водах порта разрешается портом в местах по его указанию и на условиях, предусмотренных особыми правилами.

§ 156. Производство ремонта всякого типа судов внутреннего плавания, а равно и постройка новых таких судов на береговых пространствах порта, хотя бы и на арендуемых у порта участках, отнюдь без разрешения порта не допускается.

§ 157. В исключительных же случаях производство таковых работ допускается, но не иначе, как с особого в каждом отдельном случае разрешения порта на особо отведенных для сего участках.

§ 158. Спуск на воду как вновь выстроенных, так и отремонтированных судов, допускается не иначе как с письменного разрешения, в каждом отдельном случае, порта, при обязательном присутствии при спуске судна на воду представителя от порта.

§ 159. Все извещения порта, касающиеся торгового мореплавания будут вывешиваться в следующих пунктах: у Управления порта, на „Кошке", у Портового Надзора, на Молу и на пристани АГП.

### О промыслах и катании на шлюпках.

§ 160. Все лодки должны давать дорогу идущим судам и не приближаться к ним.

§ 161. Воспрещается иметь в лодке число лиц, более обозначенного в удостоверении на право плавания, также кататься без наличия спасательных принадлежностей в количестве, указанном в удостоверении.

§ 162. Пользование и управление шлюпками лицам во нетрезвом состоянии воспрещается.

§ 163. Шлюпки могут стоять в бухте только в месте, по указанию портовой администрации. Стоянка шлюпок в других местах воспрещается.

§ 164. Воспрещается очищать и промывать рыбу в порту. Выгрузка рыбы, привозимой на рынок в лодках местными рыбаками, разрешается только на специально отведенных управлением порта участках набережной.

§ 165. Воспрещается ставить огни в канале и на фарватерах.

§ 166. Воспрещается ловля рыбы сетями в бухте, на фарвартерах и в подходных каналах.

§ 167. Рыбопромышленники в пределах водного пространства Николаевского на Амуре порта подчиняются всем изданным распоряжениям порта и требованиям настоящего обязательного постановления.

§ 168. Производство рыболовного и ледокольного промысла в водных пространствах порта, находящихся в хозяйственно-эксплоатационном ведении Порта, разрешается лишь в определенных местах и на особых условиях, указанных портом.

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.

§ 169. В случаях правонарушений, произведенных в порту и касающихся функций таможенного надзора, виновные подвергаются взысканиям со стороны Таможенного Управления согласно установленных на сей счет особых узаконений.

§ 170. При сем нижепомещается обязательное постановление Народного Комиссара Путей Сообщения об охране порядка и безопасности движения в районах Морских Торговых Портов, опубликованное в № 76 от 3/IV—1925 года в известиях ЦИК СССР и ВЦИК.

I. За нарушение изданных в установленном порядке действующих в морских торговых портах постановлений, касающихся:

а) порядка прихода судов в порт, стоянки, пользования причальной линией, передвижения в порту и отхода из порта—штраф до 50 рублей;

б) порядка движения на фарватерах, судоходных каналах, на рейдах и в иных портовых водах и вообще пользования этими путями и водами—штраф до 50 руб.

[illegible] правил о незагромождении и незасорении фарватеров, судо[illegible]ых каналов и водных площадей—штраф до 50 рублей;

[illegible]обязанности сообщения портовым властям капитанами судов надлежащих сведений об авариях, происшествиях [illegible] счастных случаях, о затонувших в портовых водах предметах, препятствующих свободному движению судов, обнаруженных изменениях обстановки фарватеров и т. п.—штраф до 50 рублей;

д) порядка нагрузки и разгрузки судов—штраф до 25 рублей;

е) порядка пользования портовой территорией для грузовых операций, в том числе порядка передвижения и хранения грузов в порте—штраф до 25 рублей;

ж) порядка нагрузки, выгрузки и перевалки легковоспламеняющихся веществ штраф до 50 рублей;

з) порядка охраны судов и грузов в порте—штраф до 25 рублей;

и) порядка производства промыслов в границах порта (рыболовного, перевозочного и др.)—штраф до 50 рублей;

к) соблюдения санитарных правил в границах порта—штраф до 25 рублей.

II. За нарушение установленных противопожарных правил, как на территории портов так и в портовых водах и фарватерах—штраф до 50 рублей.

III. За нарушение действующих на территории портов, предписаний о соблюдении тишины, поддерживания чистоты помещений, порядка очередей у касс, при посадке на судно и т. д. о воспрещении входа посторонних лиц в определенные районы портовой территории и помещения и т. п.—штраф до 10 рублей.

Штраф налагается распоряжением начальника торгового порта.

В уплате штрафа выдается квитанция.

При отказе виновного уплатить штраф, означеными должностными лицами составляется акт, который передается органам Транспортного Отдела Государственного Политического Управления для привлечения виновного к судебной ответственности по 218 ст. У. К. РСФСР и соответствующим ст. ст. У. К. других Союзных Республик.

Денежные суммы, поступившие в уплату штрафа, зачисляются в доход казны по смете Народного Комиссара Путей Сообщения.

Если указанные выше деяния вызвали нерерыв в работе порта, нарушение движения судов, аварию судов, пожар повреждение портовых сооружений, нарушение обстановки судоходных путей или иные серьезные последствия, или же были сопряжены с учинением какого либо уголовно-наказуемого деяния, то против виновных возбуждается уголовное преследование в установленном порядке.

Народный Комиссар Путей Сообщения РУДЗУТАК.

## Обычаи Николаевского на Амуре Торгового порта.

1. Днем открытия и закрытия навигации считается тот день, который оффициально будет об'явлен Управлением Николаевского на Амуре Торгового Порта.

2. Всякое судно, прибывшее с грузом в порт, устанавливается к месту погрузки или выгрузки, по указанию портовой администрации, к одному из свободных причалов, по согласованию этого вопроса с Управлением порта и Таможней.

3. Всякое передвижение судна с места первоначальной погрузки или выгрузки производится за счет грузоотправителя или получателя, агента пароходства, капитана судна и грузохозяина.

4. При прибытии груза на ордер, капитан обязан дать нотис (письменное уведомление) Управлению порта в служебные часы присутственных дней.

5. При партионных грузах, в случае неуказания в чартере какого либо иного порядка, капитан, или судовладелец обязан лично или через своего агента дать письменное уведомление о своей готовности к погрузке. Управлению Порта в служебные часы присутственных дней,

6. К работам по погрузке должно быть приступлено на следующий день после подачи нотиса, если нотис вручен до 12 часов дня; если-же нотис вручен после 12 часов дня, то начало погрузки считается с 12 часов следующего дня.

7. Воскресные дни, праздники общегосударственные и местные, а также время с 14 часов дня предпраздничного, до 8 часов дня послепраздничного, за время простоя не считается, но лишь в том случае, если оно для работ не использовано,

8. Перерыв в работе по погрузке того или иного груза, из за непогоды, считается законным лишь по составлении о сем акта, с обязательным участием представителя порта.

9. Выражения, употребляемые в чартер —партии, должны быть применяемы следующим образом:

| | |
|---|---|
| Около такого то месяца . . . | Отклонение в обе стороны на 5 дней. |
| В начале месяца . . . . . | От 1 до 10 числа |
| Около середины месяца . . | От 11 до 20 числа |
| Около конца месяца . . . . . | От 21 чис. до конца месяца |
| Середина месяца . . . . . | 15-ое число |
| Конец месяца . . . . . | Последнее число месяца |
| В конце одного месяца . . . | 5 последних дней первого месяца |
| Или в начале следующего месяца | 5 первых дней следующего месяца. |
| В первой половине месяца . . | От 1 до 15 числа. |
| Во второй половине месяца . | От 16 чис. до конца месяца |

10. Общими нормами погрузки и выгрузки, при благоприятных условиях, в сутки для Николаевского на Амуре Порта принимается

| | |
|---|---|
| а) для зерновых грузов . . . | 123 тонны на люк |
| б) для гуля . . . . . | 82 тонны на люк |
| в) лес . . . . . | 82 тонны на люк |
| г) соль . . . . . | 82 тонны на люк |
| д) разного груза (генерального) . | 75 тонн на люк |

причем нормы эти расчитаны на нормальный день по состоянию погоды, позволяющий работать на каждую лебедку, на коей можно работать.

11. Норма не распространяется на генеральные грузы весом свыше $1\frac{1}{2}$ тонн каждое место.

12. Существующие нормы погрузки и выгрузки на один люк должны применяться на круг, т. е. по числу люков, предоставленных для погрузки или выгрузки.

13. В случае отсутствия в чартер-партии указаний, подача груза к борту парохода до стропа лежит на обязанности грузоотправителя. остальные же работы т.е. погрузка в трюм и укладка относятся за счет парохода.

При выгрузке грузополучатель принимает груз с борта парохода, со стропа, подача же из трюмов к борту лежит на обязанности пароходов.

14. Необходимые на гарнир рогожи поставляются грузоотправителем, причем капитан обязан сдать таковые на месте выгрузки без оплаты их фрахтом.

15. Крепление палубного груза производится силами судовой команды, за счет парохода и под его ответственностью. В том случае, если крепление груза будет сделано по соглашению с грузоотправителем и средствами последнего, ответ-

ственность за исправность крепления на грузоотправителя не падает.

Установление счета или об'ема лесных материалов, должно производиться капитаном в погрузочных судах, в тех случаях, если укладка допускает их обмер (пропсы и балансы) или подсчет (доски). Там же после обмера капитан выдает квитанцию в приемке товара. Оговорка „мера или количество не известны" не допускается

18. При оговорке в условии „около" капитану принадлежит право погрузки более или менее обусловленного количества в размере 10%.

19. Капитан имеет право требовать погрузку на 5% более или менее заявленного количества для судов вместимостью более 750 стандартов и на 7½% для судов меньшей вместимости, но во всяком случае не более 75 стандартов на каждый отдельный пароход.

Заявление о разнице в погрузке капитан должен сделать не позже, чем за два дня до начала погрузки этого излишка.

20. В октябре месяце, в виду ледяных штормов, погрузка леса на палубу допускается на высоту не более трех футов.

## ПОРТОВЫЕ СБОРЫ.

Нижеуказанные портовые сборы введены по порту согласно декретов и распоряжений Правительства, а также и распоряжений Комиссариата Путей Сообщения, при чем некоторые из неосновных сборов, согласно особых условий Никпорта, были понижены до определенного размера через Совещание по портовым делам, в силу представленных таковому прав.

### I. КОРАБЕЛЬНЫЙ СБОР.

Взимается отдельно за приход и отход при отпуске судна из порта. За единицу обложения корабельным сбором принимается регистровая тонна нетто по мерительному свидетельству.

**Размеры корабельного сбора.**

а) С судов плавающих под флагом СССР взимается с рег. тон. нетто по . . . . . 10 к.

б) С судов плавающих под флагом наций, неимеющих договоров или соглашений с СССР взимается с рег. тон. по . . . . . 12 к.

в) С судов плавающих под флагом наций, имеющих договор или соглашение с СССР взимается с рег. тон. по . . . . . 10 к.

ПРИМЕЧАНИЕ: Суда плавающие под морским торговым флагом СССР в каботажном плавании и поддерживающие срочные постоянные рейсы между русскими и заграничными портами, уплачивают корабельный сбор один раз в навигацию за приход и отход в том лишь порту, который эти суда посетят первым в течение навигации.

**Оплате корабельным сбором не подлежат:**

а) Суда, плавающие под военным флагом.

б) Суда, плавающие под торговым флагом СССР и имеющие менее 20 рег. тон. полной вместимости.

в) Суда госпитальные.

г) Суда корабельно-телефонные и телеграфные

д) Суда, заходящие в порт по случаю аварии и производящие грузовые операции, связанные с аварией.

е) Суда. заходящие в Порт, но не совершающие грузовых и пассажирских операций.

## II. ПОПУДНЫЙ СБОР.

Взимается со всех грузов привозимых и отвозимых морем по их весу брутто, указанному в грузовых документах.

**Размеры попудного сбора.**

**1-я Категория**: хлебные груза, овес, солома, удобрительные вещества и глина (кроме красильной) мед, известь, цемент, алебастр, камни не драгоценные, дрова, отбросы лома черных металлов, соль, льняные и пеньковые очесы, кудель, солод, картофель, горох, бобы и строительный песок по . . . . . $30^1/_2$ коп. с тонны

**2-я Категория**: семена всякие, лен, пенька, пакля, выжимки, мука, крупа, лесные материалы (кроме деревьев ценных пород), гудрон, грузы рыбо-звериного промысла, толокно и ядрица по . . . . . 61 коп. с тонны.

**3-я Категория**: лом цветных металлов и все остальные грузы по . . . . . 122 коп. с тонны

ПРИМЕЧАНИЕ а) за груза перевозимые в малом каботажном плавании. взимается против преподанной таксы попудного сбора . . . . $^1/_3$ этих сборов б) Кроме установленных по положению портовых сборов, согласно распоряжения Наркомвнешторга, впредь до утверждения Совнаркомом Союза ССР положения о портовых сборах, грузы военного и морского ведомств облагаются государственным попудным сбором на общих основаниях, в силу чего с этих грузов взыскивается попудный сбор по общей таксе и в Николаевском на Амуре порте.

в) При взимании попудного сбора производятся округления полными десятками килограммов, хотя бы превышение десятка было только на 1 килограмм.

г) согласно постановления Портового Совещания от 20-VI-1924 года № 5 сбор за летнюю рыбу, горбушу понижен до 61 копейки с тонны, а с кеты осенней оставлен 1 рубль 22 коп. с тонны.

**Оплате попудным сбором не подлежат:**

а) Грузы, перевозимые в пределах портовых вод.

б) Грузы, отправляемые для выгрузки и перегрузки в порту, за границу и обратно или в какой либо порт СССР на тех же судах, на коих они перевезены.

в) Пассажирский багаж.

г) Почтовый груз

д) Судовая провизия, припасы и принадлежности, в количестве необходимом для надобности судна.

е) Каменный уголь, находящийся в угольных ямах, а равно перевозимый на судах Госторгфлота или Доброфлота, предназначенный для бункеров плавающего состава этих флотов.

ж) Грузы, выгруженные по случаю аварии не в портах их назначения и вывозимые затем морем.

## III. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СБОРЫ.

### А. Причальный сбор:

а) Все морские суда, стоящие у портовых причалов, за простой сверх нормы, уплачивают за каждую погонную сажень (2,13 м.) действительно занятой причальной линии в сутки по . . . . . 1 рубл.

б) Товаро-пассажирские речные суда, стоящие у портовых причалов, за простой уплачивают в сутки по . . . . . 15 рублей

в) Буксирные и паровые катера уплачивают с метра наибольшей длины корпуса в навигацию . . . . . 2 рубля

г) Катера моторные и шхуны уплачивают с наибольшей длины корпуса в навигацию . . . . . 2 рубля

д) Халки и шампунки китайского, корейского и японского типа, включая суда обслуживающие рыбалки, плавающие в мелком каботаже, и плоты уплачивают в навигацию с метра наибольшей длины . . . 1 рубль

ПРИМЕЧАНЕ: плата за простой судов применяется в том только случае, если не хватает места у причалов.

### В. Складочный сбор.

а)За хранение грузов в пакгаузах литеры А.Б.В. взимается плата в месяц за кв. метр 22 к.

б) За хранение грузов в остальных пакгаузах порта взимается плата за кв. метр в месяц . . . . . от 11 до 17 к.

в) За хранение грузов на портовой территории вблизи пакгаузов А.Б.В. и у морских причалов взимается плата с кв. метра занимаемой площади в месяц . . . . . 10 к.

г) За хранение грузов на остальной части портовой территории, кроме упомянутой в п. «в» и у причалов на молу взимается плата с квадратного метра . . . . . 3 к.

(ОСНОВАНИЕ: постановление совещания по Портовым делам).

## IV. СПЕЦИАЛЬНЫЕ СБОРЫ

### А. Целевой сбор.

Взимается со всех без исключения платных пассажирских билетов, в том числе воинских, детских и приобретенных по льготному тарифу, в сумме 5% стоимости билета.

За багаж и все грузы пассажирской, большой и малой скорости (кроме хозяйственных грузов, принадлежащих транспортным органам Н.К.П.С.) целевой сбор взимается в раз-

мере 2% от общей суммы, причитающейся за провоз по накладной или багажной квитанции.

**Освобождаются от целевого сбора:**

а) транзитные груза, б) экспортные и в) импортные.

**В. Маячный сбор.**

Уплачивается всеми судами один раз в год в каждом порту при его посещении в данном году следующих образом:

а) С морских торговых судов, плавающих под флагом СССР и находящихся в малом каботажном плавании с р. т. петто по — 1/4 к

б) С морских торговых судов, плавающих под флагом СССР и находящихся в большем каботаже в заграничном плавании, а также иностранных судов, принадлежащих к странам, с коими заключены торговые соглашения или договора, взимается с р. т. нетто по . . . . . — 1 к.

в) С судов принадлежащих странам, с коими не заключено соглашений, взимается с р. т. нетто по . . . . . — 3 к.

**Тоннажный сбор.**

| | |
|---|---|
| За приписку судов к порту с тонны . . . | 15 к. |
| За выдачу свидетельств на право плавания | 1 руб. |
| За выдачу мореходных книжек . . . . . | 2 руб. |

## Такса за особо оказываемые портом услуги.

**1. За разгрузочные приспособления.**

| | |
|---|---|
| Кран паровой 45 тонный в час . . . . . | 20 руб. |
| За разводку пара взимается с тонны . . . | 50 к |

**2. Пользование паровыми и моторными плавучими средствами:**

Буксиры:

| | |
|---|---|
| а) «Ачканов» 75 индикаторных сил, в час . | 6 р. 75 к. |
| б) «Чевердин» 75 индикаторных сил, в час | 6 р. 75 к. |
| в) «Н. Маршан» 45 эффективных сил, в час | 7 р. 50 к |
| г) «Лостников» 250 индикаторных сил, в час | 15 руб. |

**3. Пользование непаровыми плавучими средствами:**

| | |
|---|---|
| а) деревянная баржа № 8 грузоподъемностью 100 рег. тонн, в сутки . . . . . | 10 руб. |

б) железная баржа «Тунгуз», грузоподъемностью 254 тонны, в сутки . . . . . 30 руб.

в) железная баржа № 137 грузоподъемностью 600 тонн, в сутки . . . . . 45 руб.

г) за переустановку судна в порту, взимается от . . . . . 10 до 25р.

ПРИМЕЧАНИЕ: Указанная такса в §§ 1, 2 и 3 за аренду портовых плавучих средств, взимается согласно приказа НКПС от 5|XI-24 года № 2191 код. № 5990

## Об'яснения по проведению в жизнь приходо-расходной сметы и процентное отношение выполнения ее как по доходам, так и по расходам.

Относительно нижепомещенного отчета за 1924-25 операционный бюджетный год и использования сметных кредитов, открытых согласно расходной сметы и расходных расписаний, и о проделанных работах в отчетном году, сообщается, что при производстве работ и составлении отчета за 1924–25 бюджетный год Никпорт руководствовался, не выходя из таковых, кредитами, открытыми согласно расходной сметы на отчетный год и производственным планом работ, представленным Николаевским портом при отношении от 30 июня 1925 года за № 989 в Центральное Управление Морского Транспорта, а именно:

### Расходная смета.

| | | |
|---|---|---|
| а) Содержание личного состава, согласно расходных расписаний Центрального Бюро Нормирований . . . . . | Руб. | 54165.— |
| б) Социальное страхование . . . . . | | 6036.— |
| в) Отчисления на культработу . . . . | | 503.— |
| г) Содержание месткома . . . . . | | 251.— |
| д) Текущий ремонт . . . . . | | 2000.— |
| е) Капитальный ремонт . . . . . | | 9500.— |
| ж) Дноуглубительные работы . . . . . | | 50000.— |
| з) Содержание и действие портовых судов | | 15800.— |
| и) Судоремонт служебного флота . . . | | 6712.— |
| к) Содержание портовых мастерских . | | 340.— |

| | | |
|---|---|---|
| л) Судоподъемные и водолазные работы | Рубл. | 2500.— |
| м) Гидро-метеорологическая служба . . | | 4500.— |
| н) Пожарная охрана . . . . . | | 300.— |
| о) Благоустройство портовой территории | | 2794. |
| п) Содержание предстерегательных знаков и портовых огней . . . . . | | 1500.— |
| р) Путевое довольствие . . . . . | | 1500.— |
| с) Расходы по охране труда . . . . | | 1011.— |
| т) Спец-одежда . . . . . | | 2155.— |
| у) Дополнительные расходы по колдоговору . . . . . | | 1200.— |
| ф) Административно-хозяйственные расходы . . . . . | | 2990.— |
| х) Расходы на медико-санитарные мероприятия . . . . . | | 1200.— |
| ц) Восстановительные работы (постройка дома, Управления порта . . . . | | 15000.— |
| ч) Введение метрической системы . . | | 1500.— |
| ш) Дополнительные кредиты на постройку клуба . . . . . | | 5000. |
| А всего | Рубл. | 188457.— |

В счет этой суммы в отчетном году поступило:

| | | |
|---|---|---|
| Наличными деньгами от Центра | Рубл. | 139247.14 |
| Бюджетной выручки . . . . . | | 47865.79 |
| Таким образом оказался недостаток кредита . . . . . | | 1344.07 |

Недоассигнованная сумма 1344 руб. 07 к., пополнена из оборотных средств и отнесена на счет ЦУМОР'а.

### Доходы и сборы.

В отношении же выполнения доходной сметы, Порт докладывает, что согласно прилагаемой при сем докладе ведомости доходов и сборов по Никпорту, а также приписных к нему портов, в течении 1924-25 года поступило:

# Доходы Николаевского порта с приписными пунктами.

С I/X—1924 года по I/X—1925 года.

| Портовые сборы: | Доходы Никпорта | Доходы Охотска | Доходы Александровска н-Д. | ВСЕГО |
|---|---|---|---|---|
| **А. Основные:** | | | | |
| а) корабельный | 5054.86 | 808.36 | 509.86 | 6373.08 |
| б) попудный | 20195.49 | 3878.32 | 291.59 | 24365.40 |
| к) тоннажный | 154.86 | „ | 4.05 | 158.91 |
| Итого . . | 25405.21 | 4686.68 | 805.50 | 30897.39 |
| **Б. Дополнительные:** | | | | |
| а) буксирный | „ | „ | „ | „ |
| б) причальный | 1438.19 | „ | 81.40 | 1519.59 |
| Итого . . | 1438.19 | „ | 81.40 | 1519.59 |
| Всего портовых сборов . | 26843.40 | 4686.68 | 886.90 | 32416 98 |
| **В. Арендные статьи:** | | | | |
| а) портовая территория, б) складочные помещения, в) плавучие средства и г) жилые здания | 14256 83 | „ | 915.69 | 15172.52 |
| Итого . . | 14256.83 | „ | 915.69 | 15172.52 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Г. От казенных изданий** | | | | |
| За бланки мерительных свидетельств, за бланки патентов, за бланки судовых ролей и др. издания | 27.75 | „ | „ | 27.75 |
| Итого . . | 27.75 | „ | „ | 27.75 |
| **Д. Доходы разного рода** | | | | |
| а) За снабжение водой | „ | „ | 4.50 | 4 50 |
| Итого . . | „ | „ | 4.50 | 4.50 |
| **Е. Разные мелкие случ. доходы** | | | | |
| а) Квитанционный сбор | „ | „ | „ | „ |
| б) 5% городск. пош. сбор | „ | „ | „ | „ |
| в) непредвиденн. поступ. | 171.34 | „ | 72.70 | 244.04 |
| Итого . . | 171.34 | „ | 72.70 | 244. 04 |
| **Сборы, подлежащие сдаче в др. Наркоматы:** | | | | |
| а) Маячный | 686.45 | 109.37 | 36.19 | 832.01 |
| б) Целевой | 1162.64 | 2.00 | 6.75 | 1171.39 |
| в) Карантинный | 318 23 | „ | „ | 318.23 |
| г) Гербовый сбор | 269.81 | 00.18 | „ | 269.99 |
| Итого . . | 2437.13 | 111.55 | 42.94 | 2591.62 |
| Всего сборов и доходов за 1924—25 г. | 43736.45 | 4798.23 | 1922.73 | 50457.41 |

| | |
|---|---|
| Всего сборов по Никпорту и его приписным пунктам, подлежащим сдаче | 2591.62 |
| Всего чистых сборов по Никпорту с приписными пунктами | 47865.79 |

Предусмотрено же доходной сметой . . . . . 54000.00
Таким образом оказалось недовыручки . . . . . 6134.21

Недовыручка в сумме 6134 рубля 21 коп., об'ясняется уменьшением сборов против намеченных сметой из за следующих исключительных обстоятельств: 1) от неулова рыбы, а потому и уменьшения вывоза таковой на заграничный рынок, 2) минимальностью экспорта леса за границу и 3) в связи с указанными обстоятельствами, и в особенности недоловом до 50% рыбы, отсутствием ввоза каких либо товаро-продуктов на местный рынок из за границы. Посему Центром, означенная недовыручка была порту датирована и показывается выше в отпущенных Центром средствах порту.

Обрисовав таким образом открытую расходную и принятую доходную смету, необходимо остановиться в отдельности на анализе каждого параграфа расходной сметы, дабы имелось ясное представление о проделанной портом работе по выполнению утвержденной Центром по Никпорту программы.

## I. ЗАРПЛАТА:

Ассигновано и открыто кредитов на операционный 1924-25 бюджетный год на контингент в 52 человека, согласно расходной сметы и расписаний Центрального Бюро Нормирований:

| | |
|---|---|
| а) На зарплату всех видов . . . . . | 53665.— |
| б) Дополнительно на оплату сверх-урочных работ по составлению годового отчета согласно извещения ЦУМОР'а от 29/VIII за № 4 ф.-10630 . . . . . | 500.— |
| в) На социальное страхование . . . | 6036.— |
| г) На культурно-просветительные нужды | 503.— |
| д) На содержание месткома . . . . . | 251.— |
| Итого | 60955.— |

За счет указанной суммы в отчетном году израсходовано:

| | |
|---|---|
| а) Выплачено основному контингенту рабслужащих с приписными пунктами, основной зарплаты . . . . . | 40499.75 |
| б) За неиспользование очередных отпусков ответственным работникам . . . | 1054.14 |
| в) За сдельные и сверхурочные работы, по составлению годовых отчетов и контроль | 597.56 |
| г) Дополнительной зарплаты, как-то: оплата спецставок и рабслужащим, работающим круглый календарный месяц . . . . | 6052.33 |
| Выплачено отчислений союзным органам: | |
| а) Страхкассе . . . . . | 5343.67 |
| б) на культработу (удержанные центром) | 404.— |
| я) На содержание Месткома . . . . . | 179.98 |
| Всего | 54130.43 |

Остаток фонда зарплаты в сумме 6824 рубля 57 коп. произошел от того, что Управление порта предвидело возможность перерасхода по отдельным §§ сметы ввиду передачи порту целого ряда плавучих средств, а также и крайней необходимости погашения за счет зарплаты кредита по путевому довольствию, каковой в силу крайней необходимости для порта в целом ряде техработников, в начале же года превысил отпущенную Центром сумму, о чем своевременно и докладывалось.

Помимо того, принимая во внимание крайне тяжелые квартирные условия Николаевска, взорванного полностью во время событий 1920 года, Управление Порта было поставлено в необходимость постепенного строительства жилых помещений для рабслужащих порта, а на означенное кредитов отпущено не было. АВУ к переданному землечерпательному каравану Амурск. з-й предложило в качестве шаландера мощный и крайне неэкономный буксир „Нацаренус“ и Управление Порта решило таковой заменить своими экономными буксирами, «Ачканов» и «Чевердин», каковые смогли дать помимо 10000 р. экономии на стоимости шаландера, еще экономию как по фонду зарплаты, так и по содержанию и действию. А экономия эта была Порту крайне необходима, ибо без такого разрешения вопроса Порт встал бы, если бы принял шаландер АВУ, на крупный перерасход и по другим статьям производственной программы, да и выполнить все работы

при таком положении не представлялось бы возможным. Поэтому Портом и была зарплата командам катеров «Ачканов» и Чевердин» в течении 2 1/2 месяцев относима на счет кредита по содержанию и действию земкаравана, дабы уменьшить зарплату и удешевить работу по дноуглублению (См. пункт 4 по дноуглублению) Поэтому остаток от зарплаты на основании предоставленных начальникам портов прав по передвижению кредитов, (Согласно циркуляра Финансово-Контрольной Комиссии. распоряжению Центрального Управления морского Транспорта за № 4 ф|5100-1925 года, а также моей телеграммы ПУМОР"у от 31|X-1925 года за № 48, об'ясняющей данное передвижение кредитов по всей производственной смете,) и перечислен из фонда зарплаты, на пополнение следующих кредитов:

| | |
|---|---|
| а) На пополнение кредита путевого довольствия . . . . . | 2182.96 |
| б) На оплату рабсилы по судоремонту (сопровождение из Владивостока до Николаевска к|т „Постников" и его ремонт) . . . . . | 1250.38 |
| в) Перечислено на жилстроительство, согласно телеграфного распоряжения жил-комиссии НКПС ХАЛАТОВА за № 002|98 с оборудованием квартир для рабслужащих Управления порта | 3391.23 |
| Итого по кредиту зарплаты израсходовано и перечислено . . . . . | 60955.00 |

## Строительные работы:

### Текущий ремонт

| | |
|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . | 2000.— |
| За счет указанной суммы исполнено: | |
| а) отремонтирован пакгауз лит. А на мысе «Кошка», площадью 364 кв. метра (поднят пол, добавлены половые тали, поставлены вновь стулья) | 270.— |
| б) Отремонтированы жилые дома, общей площадью 273 кв метра (окрашены | |

| | | |
|---|---|---|
| | полы в доме № 1 на мысе «Кошка», переложены печи, исправлены окна и двери в доме № 2 на молу, произведена засыпка стен, побелка, исправление окон и дверей, коренных труб и частичная переборка полов, сделаны переборки и пр. . . . | 471.— |
| в) | Исправлена причальная линия мола, протяжением 150 погон. метров, при ширине 65 метров (заменен местами новым выгоревший в событие 1920 года настил, прогоны и насадки, поставлены заново швартовые трубы и частично уширен настил . . . . . | 360.— |
| г) | Исправлена речная ряжевая пристань у причального угла пакгауза лит. В, протяжением 40 пог. метров (снятие старого настила, выруб. старых негодных венцов и прогонов и замена новым) | 200.— |
| д) | Исправлены частично полы в пакгаузах №№ 2, 3, 5 и 8 . . . . . | 189. |
| е) | Произведена частичная смена столбов и провода по ремонту телефонных линий Николаевск-Лангр и Николаевск-Джаоре, общим протяжением до 10 километров . . . . . | 478.— |
| ж) | Отремонтирована будка портового надзора на мысе «Кошка» . . . . . | 33.— |
| | Итого . . . . . | 2000.— |

## Капитальный ремонт.

Ассигновано и открыто кредитов . . 9500.—

За счет указанной суммы выполнено:

| | | |
|---|---|---|
| а) | Восстановлена свайная причальная линия мола, протяжением 40 пог. метров, шириною 6,5 метров, с разборкой каменной отсыпи, наращиванием свай, укладкой новых насадок и прогонов, настилкой заново настила . . . . . | 2000.— |

| | |
|---|---|
| б) Отремонтирована ряжевая речная пристань (бывшая Кунста) протяжением 80 кв. метров (переборка ряжей с разборкой камня, наращивание новых вновь ряжевых клеток, смена прогонов и переборка всего настила . . . . . | 1033.— |
| в) Ремонт пакгауза № 9 (на молу) площадью 1548 кв. метров (поставлены новые стулья, взамен развалившихся городков положены прогоны, сделан новый настил пола из пластин). . . | 3029.— |
| г) Окрашены на 2 раза крыши пакгаузов №№ 2, 3, 5, 8 и 9 . . . . . | 1850.— |
| д) Произведен ремонт пакгаузов лит. Б. и В. на мысе «Кошка» площадью 1498 кв. мтр. (перекрытие заново крыш железом и исправление полов с выравниванием под полами стенок ряжевых ящиков) . . . . . | 1588.— |
| Итого . . . . . | 9500.— |

## ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

Ассигновано и открыто кредитов . . . 50000.—

За счет указанных сумм выполнено:

Управлению Николаевского порта было ассигновано руб. Центром 50000.—коп. на выемку 97127 куб. метров грунта, Николаевским-же портом выполнено в 1924—25 операционном году землечерпания на 138752 куб. мет. за ту же сумму; таким образом Николаевский порт сумел выполнить до ста сорока трех (143) процентов задания что об'ясняется следующим:

Предложенный при земкараване АВУ шаландер „Нацаренус“ в 300 сил, Никпортом не взят, а заменен своими паровыми буксирными катерами „Ачканов“ и «Чевердин» по 75 индикаторных сил каждый, с отнесением полностью их стоимости, как по содержанию, действию, так и по оплате зарплаты команде на счет дноуглубитель-

ных работ, что дало экономию в содержании за все время работы снаряда около 10000 рублей, таким образом при общем подсчете извлеченного грунта, стоимость 1 куб. метра снизилась с 51 коп на 36 коп.

Землечерпательных работ произведено:

| | | |
|---|---|---|
| а) | Расчищен выходной морской канал при ширине 42 метра и длине в 700 метр. глубиной до 6,3 метра . . . | 67988 куб. метр. |
| б) | Канал вдоль причальной линии мола, протяжением 300 метр. шириной 60 метр., при глубине 6 метр . . . | 25253 куб. метр. |
| в) | Канал вдоль морской пристани мыса «Кошка», длиной 100 метр. шириной 50 метр., глубины 6 метр. . . . . | 12488 куб. метр. |
| г) | Расчищен причал пакгауза лит. «В» до 5 метров глубины общей площадью 1200 кв. метров . . . . . | 14569 куб. метр. |
| д) | Расчищен бассейн, в расхождении каналов, площадью 9100 кв. метров, глубиною 6 метров . . . . . | 18454 куб. метр |
| | ИТОГО . . | 138752 куб. метр. |
| | На сумму . . . | 50000 рублей |

## Содержание и действие портовых судов.

| | | |
|---|---|---|
| | Ассигновано и открыто кредитов . . | 15800.— |
| | За счет указанной суммы выполнено: | |
| а) | Содержание 4 деревянных понтонов (околка льда, очистка снега, откачка воды после дождей и штормов) . | 175.— |
| б) | Содержание и действие переданного Владпортом буксира «Скрыплев»он-же «Постников», 250 индикаторных сил, с 1 сентября по 1-е ноября, при чем выплачено согласно пред'явленного Владивостоком счета . . . . . | 4780.25 |
| в) | Содержание и действие портового буксира «Ачканов», 75 индикаторных сил, до начала таковым работ у земкаравана в июле месяце . . . . . | 1678.57 |

| | |
|---|---|
| г) Содержание и действие портового буксира «Чевердин», 75 индикаторных сил, до начала работ у земкаравана | 466.33 |
| д) Содержание и действие катера «Маршан» | 500.— |
| е) Содержание и действие плавкрана № 1, причем в содержание и действие вошла еще буксировка плавкрана из Владивостокского порта и сборка стрел в Николаевске, а также его содержание и действие до конца навигации | 11972.37 |
| ж) Содержание и действие двух железных барж «Тунгуз» и „№ 137", первой в течении всей навигации, второй с 15 го сентября | 158.85 |
| ИТОГО | 19731.37 |

Указанная сумма об'ясняется нижеследующим:

| | |
|---|---|
| Ассигновано кредита | 15800.— |

Перечислено на пополнение произведенного расхода из кредитов:

| | |
|---|---|
| а) по содержанию портовых знаков и огней | 514.33 |
| б) Медикосанитарных мероприятий | 3.— |
| в) Перечислено согласно телеграфного распоряжения Центрального Управления Морского Транспорта за счет кредитов 1925-26 г. за № 46\|14968 | 3414.04 |
| А всего по кредиту содержания и действия судов открыто и израсходовано | 19731.37 |

**Судоремонт служебного флота:**

Ассигновано и открыто кредитов . . . Рубл. 6712.—

За счет указанной суммы выполнено:

а) Отремонтированы четыре деревянных понтона (служащих для причала морских судов у морской свайной пристани и не ремонтировавшихся с 1917-1918 года, а потому пришедших в ветхость) причем все 4 понтона были вытащены и установлены на берегу, произведена частичная смена обшивки, днища проконопачены вновь и осмолены, после чего понтоны вновь спущены на воду. Размер каждого понтона 9 х 4 х 1,33 метр грузопод'емностью 88 тонн каждый; на ремонт понтонов израсходовано . . . . . 2447.38

б) Произведен мелкий текущий ремонт железной баржи „Тунгуз", грузопод'емностью 400 тонн . . . . . 113.85

в) Восстановлен портовой моторный катер «Владимир» он-же «Маршан». Портовой катер «Владимир» сохранил лишь один корпус, а потому ремонт таковому требовался капитальный как по корпусу, так и по мотору (4 цилиндровому, системы „Кельвина" 45 сил), стоимость ремонта выразилась в . . . . . 2190.—

г) Произведен текущий ремонт катеру „Ачканов" (буксирный катер) в 75 индикаторных сил . . . . . 672.86

д) Уплочено АГП за переданный порту буксирный катер „Петропавловск" ныне „Чевердин" (75 индикаторных сил Р. 1826-32) и произведен дополнительный его ремонт, не предусмотренный сметой 1924-25 года, в сумме Рубл. 231-36 коп. а всего по «Чевердину» . . . . . 2057.68

| | | |
|---|---|---|
| е) Произведен частичный ремонт железных барж «Тунгуз» и № 137, первой национализированной, а второй—непереданной Ревкомом в Александровске на Сахалине Никпорту, (поэтому ремонт не предусмотрен производственной сметой) . . . . . | Рубл. | 200.35 |
| ж) Произведен текущий ремонт плавкрана № 1 переданного Никпорту Уссурийской дорогой и сборка расклепанных под'емных стрел . . . . . | | 2485.71 |
| з) Произведен под'ем ледокола и установка его на берегу на клетки, с очисткой от грязи и ржавчины корпуса и котла и промазкой суриком на один раз, а также устройством надстройки для предохранения от снега и дождя . . . . . | | 787.40 |
| Итого . . | Рубл. | 10958.90 |

Причем по ремонту служебного флота:

| | |
|---|---|
| открыто кредитов . . . . . | 6712.— |
| Перечислено на пополнение из кредитов по содержанию мастерских . . . . . | 260.— |
| Гидрометеорологическая служба . . . . | 640.— |
| Пожарной охраны . . . . . | 300.— |
| Благоустройство портовой территории . | 855.68 |
| Охрана Труда . . . . . | 625.67 |
| Содержание Портовых знаков и огней . | 315.12 |
| Из фонда зарплаты . . . . . | 1250.38 |

Итого ассигновано и израсходовано . Рубл. 10958.90
Указанный перерасход вызван нижеследующими обстоятельствами:

1) Распоряжением ЦУМОП'а о приемке катеров «Чевердин» от Госпароходства и катера «Постников» от Владивостокского порта 2) принятием двух барж в Александровске на Сахалине и в Николаевске, причем все принятые и перечисленные плав'единицы требовали срочного ремонта, 3) также тем, что во время осенних штормов затонул корпус ледокола „Воевода" и непринятие мер по его под'ему и предохране-

нию от гибели, Управлением порта не могло быть не проделано.

**Содержание портовых мастерских.**

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . | Рубл. | 340.— |
| За счет указанной суммы израсходовано | | 79.95 |
| Перечислено на пополнение кредита по судоремонту служебного флота . . . . . | | 260.05 |
| Итого . . | Рубл. | 340.— |

**Судопод'емные работы.**

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . . | Рубл. | 2500.— |
| За счет указанной суммы израсходовано: | | |
| а) поднят затопленный утюг—баржа у причальной линии мола, водоизмещением 95 тонн, причем под'ем произведен помощью под'емного крана, так как затопленная баржа утюг была в события 1920 года разорвана пополам. Стоимость означенного под'ема выразилась в . . . . . | | 300 — |
| б) Поднята одна баржа-утюг, водоизмещением 95 тонн (тоже у причальной линии мола) до уровня воды, что дало возможность откачки воды. Таким образом в судопод'ем вошла аренда катера с сильными водоотливными средствами и кроме того, по откачке баржи, последняя была выставлена на берег мыса «Кошка». Стоимость под'ема означенного судна выразилась в . . . . . | | 725.— |
| в) Под'ем понтона от 45 тонного под'емного плавкрана, затопленного у причальной морской пристани мыса „К о ш к а“, производился при помощи двух барж с сооружением на них клеток и укладкой клепаных балок, а также помощью воротов установленных на берегу и под'- | | |

емного крана № 1. Стоимость означенной работы выразилась в . . . Руб. 1475.—

Итого . . 2500.—

**9. Гидрометеорологическая служба:**

Ассигновано и открыто кредитов . . . Руб. 4500.—

За счет указанной суммы выполнено:

а) Построено здание Гимеостанции с оборудованием и установкой приборов, б) пройдено 16 буровых скважин в районе бухты, ибо иначе таковое бурение было-бы необходимо перенести на следующий год, что тормозило бы работы порта невыясненностью геологического строения грунта бухты, а отсюда невыясненностью возможности устройства в Николаевске глубоководного морского порта, ибо некоторые старые данные говорили о невозможности постройки в Николаевской бухте морского порта ввиду того, что дно бухты из себя представляет скалу, и постройка глубоководного порта обойдется в громадные деньги, а поэтому выдвигался ряд вариантов передвижения Порта в другое место, Принимая во внимание,что данные работы для порта были крайне необходимы, и что только с выполнением таковых возможно было бы определенно высказаться в ту или другую сторону, а так же и то что, понимая всю важность и срочность этих работ Совещание по портовым делам УЦДВ и Дальплан высказались за необходимость их, Управление порта, известив о сем ЦУМОР, произвело данные работы за счет этого кредита. Характерным оказалось то, что этой работой было снято с порта компрометтирующее его пятно,—это наличие скалы, ибо таковой в бухте при бурении до 9 метров не оказалось, а отсюда вывод, что и постройка порта возможна в Николаевске.

| | | |
|---|---|---|
| Означенные в общих пунктах работы выразились в сумме . . . . . | Рубл. | 3860.— |
| ИТОГО . . . | | 3860.— |
| За счет указанного кредита перечислено на пополнение кредита по судоремонту . . . . . | | 640.— |
| А всего израсходовано: . | | 4500.— |

## ПОЖАРНАЯ ОХРАНА.

Ассигновано и открыто кредитов . . 300.—

И полностью таковые перечислены на пополнение кредита по судоремонту, в виду незначительности кредита, а посему и невозможности оборудовать что либо на таковой: примитивные же противопожарные мероприятия Управлением порта были произведены ранее, в 1923—24 году.

### Благоустройство портовой территории.

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . | Рубл. | 2794.— |
| За счет указанной суммы израсходовано: | | |
| а) Произведена очистка портовой территории от хлама и мусора с уборкой на склад старых машинных частей и железа . . . . . | | 166.80 |
| б) Произведена очистка от мусора и щебня разрушенных портовых мастерских с отвозкой в ряжевые ящики речной пристани . . . . | | 340.— |
| в) Сделана ограда вокруг материального склада, общим протяжением 25 пог. метров . . . . . | | 75.— |
| г) Произведена планировка территории и устройство узкоколейки к пакгаузам №№ 8 и 9 (от причальной линии) на протяжении 450 пог. метр. с оборудованием 8 шт. разгрузочных платформ . . . . . | | 598.48 |
| д) Устройство тротуаров (с вырытьем канав и укреплением таковых распорными стенками), протяжением | | |

| | | |
|---|---|---|
| 240 пог. метр. и выгребной ямой при здании порта . . . . . | Рубл. | 297.44 |
| е) Устройство забора, на протяжении 150 пог. метр. при высоте 2 пог. метра . . . . . | | 196.— |
| ж) Разборка сгоревшей пристани (бывш. О-ва Пароходства и Торговли) с уборкой камня и железа . | | 200.60 |
| з) Устройство отхожих мест (общего пользования) на мысе „Кошка“ у причальной морской линии . . | | 64.— |
| ИТОГО . . | Рубл. | 1938.32 |
| За счет вышеуказанного кредита перечислено на пополнение кредита по судоремонту . . . . . | | 855.68 |
| А всего израсходовано . . | | 2794.— |

**Содержание портовых знаков и огней.**

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . . | Рубл. | 1500.— |
| За счет указанной суммы выполнено: | | |
| а) Изготовлено и установлено 6 шт. знаков (обрезных канальных створов) . | Рубл. | 60.— |
| б) Отремонтированы и снабжены фонарями входные канальные створы | | 90.45 |
| в) Изготовлены плавучие пирамидки для ограждения банок при входе в проток Маго для морских судов, в количестве 6 штук . . . . . | | 96.— |
| г) Оплачено освещение входных створных знаков в течение пяти с половиной месяцев навигации . . . . . | | 42.85 |
| ИТОГО . . | Рубл. | 289.30 |

Перечислено за счет вышеуказанного кредита на пополнение нижеследующих кредитов:

| | | |
|---|---|---|
| На административно хозяйственные расходы . . . . . | Рубл. | 381.25 |

| | | |
|---|---|---|
| б) На содержание и действие портовых судов . . . . . | Рубл. | 514.33 |
| в) На судоремонт служебного флота . | | 315.12 |
| А всего израсходовано . . | Рубл. | 1500.— |

**ПУТЕВОЕ ДОВОЛЬСТВИЕ.**

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . | Рубл. | 1500.— |

На пополнение этого кредита перечислено из кредитов:

| | |
|---|---|
| а) Фонда зарплаты . . . . . | 2182.96 |

За счет указанного кредита оплачены следующие командировки:

| | | |
|---|---|---|
| Командировка Начальника Управления порта, по распоряжению Центра, в Москву и обратно . . . . . | Рубл. | 1030.— |
| Командировка 2-х ответственных работников из Хабаровка до Николаевска, в зимнее время . . . . . | | 325.— |
| Командирование Капитанов приписных к порту пунктов с их штатом в Александровск на Сахалине и в Охотск . | | 921.35 |
| Суточных и подъемных, квартирных и других расходов, произведенных в пути | | 786.96 |
| Проезд по водным и зимним путям на лошадях от Хабаровска до Николаевска Начпорта и в отдельности ответственных сотрудников, прибывших из Хабаровска . . . . . | | 619.65 |
| ВСЕГО . . | Рубл. | 3682.96 |

**ОХРАНА ТРУДА.**

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . | Рубл. | 1011.— |
| За счет указанной суммы, в отчетном году израсходовано: . . . . . | | 115.33 |
| Перечислено на пополнение кредитов на административно-хозяйственные расходы | | 270.— |
| По судоремонту служебного флота . . | | 625.67 |
| ВСЕГО . . | Рубл. | 1011.— |

## СПЕЦ-ОДЕЖДА.

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . | Руб. | 2153.— |
| За счет указанной суммы в отчетном году израсходовано: на заготовку спец—одежды . . . . . | | 1911.48 |
| Перечислено на пополнение кредитов на административно-хозяйственные расходы | | 243.52 |
| ВСЕГО . . | Руб. | 2155.— |

### Дополнительные расходы по колдоговору.

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . | Руб. | 1200.— |
| За счет указанной суммы в отчетном году израсходовано: | | |
| Выдано Парткомводу, во исполнение тарифного соглашения, на культурные нужды союза и др. нужды в отчетном году . | | 628.15 |
| Удержано Центром по расходному расписанию за № 4ф4661 в фонд газеты «На Вахте» . . . . . | | 150.— |
| Перечислено на пополнение кредитов по административно-хозяйственным расходам, в отчетном году . . . . . | | 421.85 |
| Всего . . . | Руб. | 1200.— |

### Административно-хозяйственные расходы.

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . | Руб. | 2990,— |
| Перечислено на пополнение указанного кредита за счет следующих кредитов: | | |
| Спец-одежды . . . . . | | 243.52 |
| Дополнительных расходов по колдоговору . . . . . | | 421.85 |
| Содержание и действие предостерегательных знаков и огней . . . . . | | 381.25 |
| Медикосанитарных мероприятий . . . . | | 500.— |
| Охрана труда . . . . . | | 270.— |
| Итого . . . | Руб. | 4806.62 |

За счет указанных кредитов в отчетном году израсходовано:

| | | |
|---|---|---|
| а) Передача служебных телеграмм, пересылка корреспонденции и денежных переводов . . . . . | Рубл. | 1760.16 |

Почтово-телеграфные расходы в сумме 1760.16 об'ясняются обширной перепиской по телеграфу и дачею всевозможных статистических сведений в Цумор, а также центральным учреждениям Дальнего Востока. Это неизбежно потому, что Николаевск на Амуре лишен почтовых сообщений почти треть года и становится совершенно отрезанным от мира, а посему переписка по срочным запросам с Центром может вестись только по телеграфу.

| | | |
|---|---|---|
| б) Приобретение канцелярских принадлежностей и мелкие расходы по Управлению порта . . . . . | Рубл. | 1242.04 |
| в) Выписка газет, журналов и разных правительственных законоположений | | 327.63 |
| г) Печатание 150 экз годовых отчетов по Никпорту и об'явления . . . . | | 816.— |
| д) Отопление и освещение занимаемого Управлением здания . . . . . | | 660.79 |
| Итого . . . | Рубл. | 4806.62 |

**Медикосанитарные мероприятия.**

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . . | Рубл. | 1200.00 |

За счет указанной суммы в отчетном году выполнено:

| | |
|---|---|
| Отремонтировано и оборудовано помещение портовой амбулатории, общей площадью 150 кв. мтр., с окраской полов, потолков и стен масляной краской и оборудование двух коек для больных . . . . . | 647.— |
| Мелкие случайные расходы . . . . . | 50.— |

Перечислено на пополнение кредитов:

| | | |
|---|---|---|
| Административно-хозяйственных расходов . . . . . | | 500.— |
| Содержание и действие портовых судов | Рубл. | 3.— |
| Итого . . . | Рубл. | 1200.— |

**Восстановительные работы.**

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . . | | 15000.00 |
| Из указанной суммы в отчетном году выполнено: | | |
| Постройка здания Управления порта, площадью 205 кв. метров нижнего этажа и 189 кв. метров второго этажа, при высоте здания нижнего этажа 3,62 метра и верхнего 3,20 метров. Здание выстроено из 26 с-м. круглого лиственичного леса с оборудованием отопления и устройством очагов для варки пищи в помещении двух квартир и помещении для сторожей. Под зданием Управления помещается кирпичной кладки кочегарка. Общая стоимость означенной постройки выражается в сумме . . . . . | | 18391.2[illegible] |
| Итого . . . . | Рубл. | 18391.2[illegible] |
| На пополнение вышеуказанного кредита в 15000 рублей по постройке дома и оборудованию в нем квартир для рабслужащих, перечислено из фонда зарплаты, согласно телеграммы Халатова за № 002|98 . | | 3391.2[illegible] |

**Введение метрической системы.**

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . . | | 1500. |
| За счет указанной суммы в отчетном году выполнено: | | |
| За доставку метрических мер и весов . . . | | 473.7 |
| Остаток неизрасходованного кредита, подлежащего к сдаче в кассу Н.К.П.С. . . . | | 1026.2[illegible] |
| Всего . . . | Рубл. | 1500.0 |

**Постройка интерклуба.**

| | | |
|---|---|---|
| Ассигновано и открыто кредитов . . . | Рубл. | 5000.0[illegible] |

За счет указанной суммы в отчетном году выполнено:

Выстроен одноэтажный новый бревенчатый дом с оборудованием сцены и зрительного зала, а также помещения для канцелярии Порткомвода и читальни, а всего истрачено . . . . . Рубл. 5000.-

Итого . . . . Рубл. 5000.00

Всего же по смете . . . . . Рубл. 188457.-

**Остаток, перешедший с 1923-1924 года.**

В отношении денежных средств, перешедших остатком от 1923-24 бюджетного года на 1924-25 год в сумме 22830 руб. 39 коп., Никпорт поясняет, что указанная сумма согласно распоряжения Центрального Управления Морского Транспорта, перечислена Никпортом в свои оборотные средства для заготовки материальных запасов и топлива и находится в нижеследующем:

| | | |
|---|---|---|
| Наличными деньгами в кассе порта . | Рубл. | 1125.58 |
| На текущем счету в Госбанке . . . . | | 9456.08 |
| В материальных запасах . . . . | | 4470.60 |
| В запасе топлива . . . . . | | 7314.69 |
| За под'отчетными лицами . . . . | | 463.19 |
| Итого . . . | Рубл. | 22830.39 |

Вследствие операций за отчетный год означенный остаток к 1-му октября 1925 г. уменьшился на 325 руб. 53 к. и равняется Р. 22504.86.

**Портовые плавучие средства, механические перегружатели и землечерпательные караваны.**

Управление порта в данном году обладает (в сравнении с прошлогодним единственным катером), нижеследующими плавучими средствами:

1) Паровой катер «Постников» мощностью главной машины в 250 IHP. Полная вместимость 90 р. тонн, длина 23,

16 метр., ширина 5,18 метр., глубина интрюма 2,36 метров, осадка 2,7 метра.

2) Паровой катер «Ачканов», мощностью машины в 75 индикаторных сил, полная вместимость 28 р. тонн. длина 18,10 метр., ширина 3,28 метр., глубина интрюма 1,80 метр., осадка 1,36 метр.

3) Паровой катер «Чевердин», мощностью машины в 75 IHP, полная вместимость 23,90 р. тонн. длина 14,20 метр., ширина 3,30 метр., глубина интрюма 1,50 метр., осадка 1,02 метра.

4) Моторный катер «Н. Маршан», мощностью мотора в 40 IHP, полная вместимость 9,4 р. тонны, длина 9 метров, ширина 2,45 метра, глубина интрюма 1,60 метра, осадка 1,30 метр.

5) Баржа „Тунгуз" железная, грузопод'емностью 300 тонн. длина 40,30 метра, ширина 9 метров, глубина интрюма 2,60 метра, осадка без груза 0,23 метра, с грузом 1,35 метра.

6) Баржа № 137 железная грузопод'емностью 650 тонн, длиной 60 метров, ширина 12½ метров, глубина интрюма 2,50 метра.

7) Баржа № 8 деревянная, грузопод'емностью 57 тонн, длина 24,45 метров, ширина 6,50 метра, глубина интрюма 2 метра, осадка без груза 0,40 метра, с грузом 0,91 метра.

8) Четыре деревянных понтона №№ 1, 2,3 и 4, полная вместимость каждого 157,5 р. т., длина каждого 19,1 метра, ширина 8,5 метра, глубина 2,85 метра.

9) Один железный понтон, полной вместимостью в 50 р. тонн.

10) Плавкран № 1, мощность паровой лебедки 75 IHP, грузопод'емность 40 тонн, вынос стрелы 10,97 метра, высота под'ема 21,33 метра, длина понтона крана 34 метра, ширина 12,8 метра, глубина 2,43 метра, осадка без груза 1,06 метра, с грузом 15,2 метра.

11) Один передвижной под'емный кран, мощностью в три тонны.

12) Землечерпательный караван имени „Игнат СЕРГЕЕВ", мощностью главной машины 130 IHP, опусканием первой рамы до 7 метров и второй рамы до 10 метров, производительностью в 145, 690 кубических метров в один рабочий час.

13) При земкараване имени «Игнат Сергеев» помимо вышеуказанной землечерпательной машины имеется:

один деревянный дебаркадер, для жилья команды.

Две железные шаланды для отвоза выработанного грунта, грузоподъемностью по 97 куб. метров.

Две железных шаланды, грузоподъемностью по 48 563 куб. метров.

Одна железная шаланда, грузоподъемностью в 58,276 кубических метров.

**Складочные помещения, принадлежащие Порту.**

1) Пакгауз № 2 весь крытый оцинкованным железом, длиной 74,05 метров, шириной 21,96 метров, общей площадью 1626,138 кв. метров.

2) Пакгауз № 3 весь крыт оцинкованным железом, длиной 75,06 метров, шириной 21.75, общей площадью 1632 кв метров

3) Пакгауз № 5 на Молу весь крыт оцинкованным железом, длиной 70,81 метра, шириной 21.75 метров, общей площадью 1540,11 кв. метров.

4) Пакгауз № 8 на Молу весь крыт оцинкованным железом, длиной 75.72 метра, шириной 21,75 метров, общей площадью 1846,91 кв. метра.

5) Пакгауз № 9 на Молу, весь крыт оцинкованным железом, длиной 68,89 метр. шириной 21,75 метров. общей площадью 1486,397 кв. метров;

6) Пакгаузы за литерами А,Б, и В на мысе «Кошка», все крыты оцинкованным железом, размерами:

а) пакгауз литера «А» длиной 42,66 метров. шириной 10,66 метров, общей площадью 454,75 кв. метров

б) пакгауз литера «Б», длинной 46,20 метров, шириной 17,20, общей площадью 817,74 кв. метра.

в) пакгауз литера «В», длиной 47.77 метров, шириной 14,29 метров, общей площадью 681,75 кв. метра.

Итого площадью портовых пакгаузов равняется за округлением 10000 кв. метрам. Принимая во внимание, что на каждый квадратный метр возможна кладка грузов до 2457 килогр. получим возможное единовременное принятие грузов портовыми пакгаузами $2457 \times 10000 = 24.570,000$ килогр. (24570 тонн).

Помимо портовых пакгаузов в Николаевске имеются пакгаузы, принадлежащие Комхозу и АГП, общей емкостью до 8190 тонн. Итого Николаевский порт сможет единовременно принять во все пакгаузы до 33000 тонн.

### Служба связи Порта.

Николаевский порт для связи с морскими сигнальными постами как на северном, так и на южном фарватерах, у баров, а также и с судами стоящими у таковых баров и ведущими погрузо-выгрузочные работы, имеет свою телефонную сеть, которая представляется в следующем виде:

1) телефонная связь по северному фарватеру с островом Лангр, длиною в 69,34 километров, из коих 4,79 километров подводного кабеля.

2) телефонная связь по южному фарватеру на мысах Пронге и Джаоре выражается длиною в 100,8 километров, из коих 5,33 километра подводного кабеля.

Помимо вышеозначенной связи с стоящими в море и на фарватерах Порта судами, Управление порта имеет свою связь со всеми важными пунктами Порта, которые и обслуживаются единой портовой Центральной станцией с коммутатором до 10 номеров.

Помимо означенного оборудования в Николаевске имеется городская телефонная станция с телеграфом и радио-приемником.

### Под'ездные пути.

Железнодорожных под'езднных путей в Николаевске совершенно не имеется и таковой удален от ближайшей железнодорожной станции на расстояние до 1000 километров.

Единственными сухопутными под'ездными путями к Николаевскому порту являются немощеные улицы города и немощеные под'ездные пути по портовой территории к портовым причалам и пакгаузам.

Помимо вышеуказанных под'ездных путей, морской Порт располагает могучим многоводным под'ездным путем,—рекой Амур, раскинувшей свою сеть на расстоянии до 20.000 километров. Здесь говорить особенно о значении этого громадного водного пути не приходится, ибо о значении Николаевского порта, стоящего на исходящей точке великого транс-азиатского пути очень подробно описывается в главе об эконо-

мическом значении Порта. Нужно добавить только следующее: этот гигантский водный подъездной путь, имеющий одно из первенствующих мест среди путей сообщения Дальнего Востока, вместе с тем является подъездным путем Никпорта по отправке на внешний рынок нашего сырья и ввоза морем необходимых нам товаров.

### Гимео-служба Порта.

В отчетном году Управлением порта выстроена и оборудована гидро-метеорологическая станция, каковая помещается на Молу и обслуживает весь район Николаевского порта, а также является для этого района своего рода пентральной станцией.

По своему оборудованию станция подходит под 2-й разряд.

### Гражданские сооружения, находящиеся на территории Порта.

На территории порта помещается ряд нижеследующих зданий, принадлежащих Управлению Порта, в каковых, принимая во внимание существующую в городе острую жилищную нужду, и размещены частью рабочие и служащие порта, а также помещено во вновь выстроенном капитальном 2-х этажном здании и само Управление порта, а именно:

1) 2-х этажное бревенчатое здание размером первого этажа 205 кв. метров, а второго этажа в 189 кв. метров, а всего 394 кв. метра с паровым отоплением. В нем помещается: в нижнем этаже Управление порта, а в верхнем этаже квартиры для сотрудников порта.

2) насыпной (фаршированный) барак с 3-мя квартирами: в нем помещаются рабслужащие порта; площадь его 132 кв. метра; он очень ветхий и подлежит сносу.

3) тоже, такого-же типа, в таком-же состоянии, в 54 кв. метра; в нем помещаются рабочие порта,

4) такого-же типа с 3-мя квартирами для рабочих в 204 кв. метра

5) тоже, с 1 квартирой в 30 кв. метров, в нем помещаются рабочие порта.

6) тоже, с 2 квартирами в 58 метров, в нем помещаются рабочие порта.

Необходимо добавить, что данной жилой площади далеко не хватает; принимая-же во внимание ветхость зданий, видно, что необходимо в ближайшее же время построить ряд квартир для удовлетворения жилищной нужды рабочих и служащих порта.

В настоящее время, когда экономическое значение Николаевского округа идет быстрыми шагами вперед, для местных промысловых целей, как то: лесопромышленности, золотопромышленности и рыбопромышленности, в Николаевске уже имеется большой по численности каботажный флот, состоящий преимущественно из маломерных судов и одного парохода, совершающего рейсы Николаевск-Аян-Охотск, а именно:

**Количество приписанных к Никпорту судов к 1-X-1925 года.**

| | |
|---|---|
| Паровых | 29 |
| Моторных | 33 |
| Парусно-моторых | 6 |
| всего | 68 |

Мощность их машин выражается в 2066 индикаторных сил. Валовая вместимость их выражается в 1199 тонн.

| | |
|---|---|
| Барж | 3 |
| Халок | 23 |
| Шампунок | 162 |
| Кунгасов | 34 |
| всего | 222 |

Итого приписано к Никпорту на 1-X-1925 года 270 плавучих единиц. Грузоподъемность всех приписанных судов к Никпорту равна на круг 4000 тонн.

Таким образом Николаевский порт имеет свой, вполне достаточный на первое время, каботажный флот. Но кроме того и Амурское пароходство, имея свой могучий флот и будучи заинтересованным в развитии направления грузов через Николаевск, помимо вышеозначенного приписного к порту плавучего состава, ежегодно с открытием навигации бросает на навигационную работу свои суда, приписанные к Благовещенску и Хабаровску, что об'ясняется интенсивностью проводимой работы.

### Грузопропускная способность порта.

В Николаевском на Амуре морском торговом порту имеется 5 морских причалов, а именно:

1) причал № 1 на мысе „Кошка“ длиной 78,94 метра, глубиной воды у такового до 6 метров.

2) причал № 2 на мысе „Кошка“, длиной 57,6 метра' глубиною у такового в 5 метров.

3) Причал № 3 на молу в начале мола, длиной 110,9 метров, глубиной у такового до 6 метров.

4) Причал № 4 в середине мола, длиной 110,9 метра, глубиною у такового до 6 метров.

5) Причал № 5 в конце мола, длиной 106,68. глубиною воды у такового до 6 метров.

Обычная норма погрузки и выгрузки при благоприятных условиях для Николаевского на Амуре Торгового Порта принимается в среднем до 80 тонн на люк в сутки. Исходя из этого, получаем следующий расчет пропускной способности причалов порта: каждый причал пропускает до 160 тонн в сутки или 5 х 160 = 800 тонн груза на все причалы порта, в сутки, а за месяц 800 х 30 = 24000 тонн.

Таким образом пропускная грузоспособность порта за всю навигацию, считая таковую в 5½ месяцев, будет 24000 х 5½ = 132000 тонн груза.

Речных причалов' или иначе пристаней, в Николаевске имеется годных для эксплоатации только три, а именно: один принадлежащий порту (бывшая Кунстовская пристань), второй принадлежит АГП и третий принадлежит Комхозу. Пропускная способность этих трех пристаней в навигацию равняется приблизительно 50.000 тонн.

Таким образом общую пропускную способность порта с морскими и речными причалами, за всю навигацию можно считать в 182000 тонн.

### Грузооборот и судооборот Порта.

Грузооборот порта в довоенное время, как то можно усмотреть из нижепомещаемой таблицы, выражался в среднем до 80,000 тонн, за отдельные же годы таковой достигал и до 150-160 тысяч тонн.

## ТАБЛИЦА.

Прибытия грузов в Николаевский на Амуре порт по морскому и речному транспортам (в тоннах).

| Годы. | СМОРЯ. Чай. | Соль | Скоб. товар. | Мануфакт. | Железо. | Каменный уголь. | Разный груз. | Годы. | СРЕКИ. Машины. | Мука. | Овес. | Животн. | Крупа. | Мануфакт. | Бобы. | Разный груз. | ИТОГО. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1901 | 12160 | 6080 | 1760 | 2720 | 2240 | 1280 | 8960 | 1901 | — | 1600 | 2720 | 1280 | — | 1120 | — | 4160 | 46080 |
| 1902 | 16320 | 11360 | 2720 | 3840 | 3392 | 448 | 6720 | 1902 | — | 2400 | 1120 | 640 | — | 800 | — | 2720 | 52480 |
| 1903 | 10400 | 7040 | 1280 | 2400 | 2080 | 960 | 6560 | 1903 | — | 1920 | 1760 | 320 | — | 640 | — | 2400 | 37760 |
| 1904 | — | 960 | | | — | — | 6080 | 1904 | | 4320 | 1280 | 960 | — | 960 | — | 7520 | 22080 |
| 1905 | — | 1920 | — | — | 160 | 480 | 19680 | 1905 | 480 | 5760 | 3840 | 960 | — | 1440 | — | 8800 | 43520 |
| 1906 | 14400 | 15520 | 2400 | 3200 | 3040 | 1440 | 30880 | 1906 | 4000 | 1280 | 1280 | 640 | — | 480 | — | 2720 | 81280 |
| 1907 | 6400 | 14720 | 13760 | 10400 | 1120 | 1440 | 9760 | 1907 | 2240 | 3360 | 2080 | 960 | — | 1280 | — | 3680 | 71200 |
| 1908 | 9600 | 16960 | 6880 | 2720 | 320 | 1120 | 9920 | 1908 | 1280 | 5600 | 800 | 1120 | 800 | 1760 | — | 4480 | 63360 |
| 1909 | 4480 | 19360 | 7520 | 3680 | — | 640 | 6240 | 1909 | 3200 | 7680 | 800 | 1600 | 800 | 2720 | — | 5120 | 63840 |
| 1910 | 7680 | 16000 | 13760 | 1760 | — | 1440 | 33600 | 1910 | — | 12640 | 960 | 2400 | — | 1280 | 7680 | 7040 | 106240 |

## Т А Б Л И Ц А

Отправления грузов из Николаевского на Амуре порта по морскому и речному транспортам, поступивших из местного района (в тоннах)

| Годы | В море | | По реке | Итого |
|---|---|---|---|---|
| | Рыба | Лес | Рыба | |
| 1901 | 10560 | — | 2400 | 12960 |
| 1902 | 11360 | — | 2400 | 13760 |
| 1903 | 9340 | 3360 | 2560 | 11200 |
| 1904 | 480 | — | 10720 | 11200 |
| 1905 | 11520 | — | 12160 | 23680 |
| 1906 | — | — | 10560 | 10560 |
| 1907 | 20800 | — | 2240 | 23040 |
| 1908 | 21920 | — | 4320 | 26240 |
| 1909 | 21440 | — | 10400 | 31840 |
| 1910 | 24000 | — | 14400 | 38400 |

## Т А Б Л И Ц А

Общего грузооборота Николаевского на Амуре порта (в тоннах)

| Годы | По импорту | По экспорту | Итого | Примечание |
|---|---|---|---|---|
| 1901 | 43380 | 12960 | 59040 | |
| 1902 | 52480 | 5760 | 66240 | |
| 1903 | 37760 | 15360 | 52120 | |
| 1904 | 22080 | 11200 | 32480 | |
| 1905 | 43520 | 23680 | 67200 | |
| 1906 | 81280 | 10560 | 92480 | |
| 1907 | 71200 | 23040 | 94240 | |
| 1908 | 63360 | 26240 | 89600 | |
| 1909 | 67040 | 31840 | 98880 | |
| 1910 | 106240 | 38400 | 144640 | |

Судооборот порта за навигацию 1923 года, как то можно усмотреть из нижепомещаемой таблицы, выразился так:

| | По приходу. | По отходу. |
|---|---|---|
| Морских судов заграничного плавания . | 81 | 85 |
| Малого каботажа . . . . . | 9 | 5 |
| Речных судов . . . . . | 232 | 236 |
| Мелких судов местного каботажа . . . | 1006 | 1428 |
| Итого . . . | 1328 | 1754 |

Грузооборот порта, вместе с речным, за тот же год составил:

| | |
|---|---|
| По приходу . . . . . | 21778 тонн |
| По отходу . . . . . | 17807 тонн |
| Итого . . | 39585 тонн |

За навигацию 1923 года всего перевезено пассажиров:

| | |
|---|---|
| По приходу . . . . . | 16189 |
| По отходу . . . . . | 15913 |
| Итого . . | 32103 |

## Т А Б Л И Ц А

судооборота и грузооборота Николаевского на Амуре порта в навигацию 1923 года.

**По приходу.**

| №№ по порядку | Род плавания. | Число судов. | Общее количество груза в тоннах. | Подразделение груза. | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Морских судов загр. . . | 81 | 4475 | Сахара . . . . | 69 |
| 2 | Морских „ каботажн. | 9 | 3582 | Мука . . . . . | 529 |
| 3 | Судов мал. каботажа . | 1006 | 3241 | Соли . . . . | 6098 |
| | | | | Чаю . . . . . | 34 |
| | | | | Угля . . . . . | 501 |
| | | | | Рыбы . . . . | 1975 |
| | | | | Разного . . . | 2092 |
| | Итого . . | 1096 | 11298 | Итого . | 11298 |
| 4 | Судов речных . . . . . | 232 | 11275 | | 11275 |
| | Всего по приходу . . | 1328 | 22573 | Всего . | 22573 |

### По отходу.

| №№ по порядку. | Род плавания. | Число судов. | Общее количество груза в тоннах. | Подразделение груза. | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Морских судов загран. . . | 85 | 27190 | Лесн. мат. . . . . | 18829 |
| 2 | Морских судов кабатаж . . | 5 | 341 | Рыбы . . . . . | 9936 |
| 3 | Судов мал. кабатажа . . . | 1428 | 11278 | Овса-отрубей . . . . . | 750 |
| | | | | Муки . . . . . | 417 |
| | | | | Бобов . . . . . | 1499 |
| | | | | Кол. проволоки . . . . | 2697 |
| | | | | Соли . . . . . | 3084 |
| | | | | Разного . . . . . | 1597 |
| | ИТОГО . . . . . | 1518 | 38809 | ИТОГО . . | 38809 |
| 4 | Судов речных . . . . . | 236 | 10063 | | 10063 |
| | Всего по отходу . . . | 1754 | 48872 | Всего . . . . . | 48872 |

Всего в навигацию 1923 года Николаевский на Амуре торговый порт посетило по приходу и отходу 3082 судна с общим числом пассажиров 32 102 человека и общим количеством грузов 4 453.871 пуд.

## ТАБЛИЦА

судооборота и грузооборота Николаевского на Амуре торгового порта в навигацию 1923—24 (с 1-го октября 1923 г. по 1 октября 1924 г.)

### По приходу.

| №№ по порядку | Год плавания. | Число судов | Общее количество груза в тоннах. | Подразделение груза. | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Морских судов загр. . . . | 102 | | Рыбы . . . . . | 6581 |
| 2 | Морских судов каботажных | 13 | 20171 | Муки . . . . . | 2058 |
| 3 | Судов малых кабатажных | 1045 | | Соли . . . . . | 8933 |
| | | | | Крупы . . . . . | 176 |
| | | | | Угля . . . . . | 513 |
| | | | | Разного . . . . . | 1910 |
| | ИТОГО . . . . | 1150 | — | ИТОГО . . | 20171 |
| 4 | Судов речных . . . . . | 323 | 25286 | Муки . . . . . | 5034 |
| | | | | Соли . . . . . | 6920 |
| | | | | Овса . . . . . | 237 |
| | | | | Лесн. матер. . . . . | 1443 |
| | | | | Разного . . . . . | 11652 |
| | | | | ИТОГО . . | 25286 |
| | Всего по приходу . . | 1489 | — | Всего . . . . . | 45457 |

**По отходу.**

| №№ по порядку. | Род плавания. | Число судов. | Общее количество груза в тоннах. | Подразделение груза. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Морских судов загр. | 100 | — | Рыбы . . . . . 12267 |
| 2 | Морских судов каботажн. | 9 | 45808 | Муки . . . . . 1385 |
| 3 | Малого кабатажа. | 1172 | — | Кол. пров. . . . . 7501 |
| | | | | Лесн. матер. . . . . 16463 |
| | | | | Соли . . . . . 2715 |
| | | | | Спирту . . . . . 26 |
| | | | | Разного . . . . . 5451 |
| | Итого . . . | 1281 | — | Итого. 45808 |
| 4 | Речных судов . . . . . | 320 | 18045 | Муки . . . . . 889 |
| | | | | Соли . . . . . 2360 |
| | | | | Рыбы . . . . . 10455 |
| | | | | Лесн. матер. . . . 1642 |
| | | | | Разного . . . . . 2699 |
| | Итого . . . | 320 | — | Итого. 18045 |
| | Всего по отходу . . . | — | — | Всего . . . 63853 |

Всего судов 3,084 по прих. и отх. груз. 113378 тон. Морских . . . 65978 Речных . . . . 47400

## ТАБЛИЦА

грузооборота и судооборота Николаевского на Амуре порта с приписными пунктами: Александровск на Сахалине и Охотск в навигацию 1924-25 года с 1-X-1924 г. по 1-X 1925 года.

**Приход**

| Род плавания | Число судов | Общее количест. груза в тоннах | Подразделение груза |
|---|---|---|---|
| Морские судов заграничн. — | 79 | 2,658 | Сахар — — — — — 37 |
| Морских судов Совторгфлота в мал. каботаже — — — | 9 | 4,643 | Соль — — — — — 5,570 |
| Судов малого каботажа — | 1079 | 9,229 | Железо — — — — — 169 |
| | | | Мука — — — — — [illegible] |
| | | | Кероси — — — — — [illegible] |
| | | | Крупы — — — — — [illegible] |
| | | | Рыбы — — — — — [illegible] |
| | | | Разного — — — — — 301 |
| Итого — | 1167 | 16,530 | итого — 16,530 |

**О Т Х О Д**

| Род плавания. | Число судов. | Общее количество груза в тоннах. | Подразделение груза. | |
|---|---|---|---|---|
| Морских судов загр. . . . . | 83 | 15.995 | Лесн. мат. . . | 9.573 |
| Морских судов Совторгфлота каботажн. . . . . | 9 | 1,010 | Рыбы . . . . | 8.405 |
| Судов малого каботажа . . . | 1067 | 6.853 | Муки . . . . | 286 |
| | | | Соли . . . . | 585 |
| | | | Овес-отруби . | 154 |
| | | | Овощи . . . . | 77 |
| | | | Разного . . . | 4.778 |
| Итого . . | 1159 | 23.858 | Итого . | 23.858 |

Всего судов прибыло в Никпорт и убыло в море в течение указанного времени 1727 единиц, с общим грузом в 40,388 тонн.

**Александровск на Сахалине**

**П Р И Х О Д**

| Род плавания. | Число судов. | Общее количество груза в тоннах. | Подразделение груза. | |
|---|---|---|---|---|
| Морских судов загран. . . . | 3 | 222 | Соли . . . | 150 |
| Морских судов каботажн. | 10 | 730 | Муки . . . . | 258 |
| Судов малого каботажа . . . | 2 | 19 | Хлеб. грузор . | 24 |
| | | | Овес . . . . | 26 |
| | | | Сахар . . . . | 74 |
| | | | Спирт . . . . | 44 |
| | | | Рис . . . . | 36 |
| | | | Разного . . . | 359 |
| Итого . . | 15 | 971 | Итого . | 971 |

**О Т Х О Д**

| Род плавания. | Число судов. | Общее количество груза в тоннах. | Предразделение груза. | |
|---|---|---|---|---|
| Морских судов загран. . . . | 3 | 5579 | Уголь камен. . | 4570 |
| Морских судов каботаж. . . | 10 | 304 | Лес . . . . | 1239 |
| Судов малого каботаж . . . | 2 | 22 | Цемент . . . | 13 |
| | | | Икры . . . . | 44 |
| | | | Разного . . . | 49 |
| Итого . . | 15 | 5905 | Итого . . | 5905 |

Всего судов прибыло и убыло в море в течение указанного времени 30 единиц, с общим грузооборотом 6876 тонн.

**Охотск.**

| | | |
|---|---|---|
| Приход: | Американских судов | 1 |
| | Японских | 6 |
| | Совторгфлота | 7 |
| | итого | 14 |
| Отход: | Американских судов | 1 |
| | Японских | 6 |
| | Совторгфлота | 7 |
| | итого | 14 |
| | всего | 28 |

Общий грузооборот Охотского порта выражается в 4249 тонн, преимущественно рыбных грузов.

Таким образом морской грузооборот и суооборот Николаевского на Амуре порта с приписными портами выразился по приходу и отходу в 1778 плавучих единиц с грузооборотом в 51513 тон.

**Речной грузооборот**
**с 1-X-1924 года по 1-X-1925 года.**

| | |
|---|---|
| Речной грузооборот выразился за отчетный год по приходу и отходу в | 26653 т. |
| Речной судооборот за год выразился в | 243 судна |
| Всего грузооборот речной и морской с бухтой Никпорта | 78166 т. |
| Всего судооборот морской и речной с бухтой порта | 2021 судно |

## ЧАСТЬ IУ.

### 1. Экономическое значение порта с приписными пунктами.

Экономическое значение Николаевского на Амуре порта для края базируется на двух главных экономических устоях: это на торговле и на промышленности.

Николаевский порт находился почти в течение 5 лет (с 1920 по 1925 год) в исключительных условиях разрухи но при всем этом не произошло умирания промышленной

жизни края, даже напротив,- за последнее время было достигнуто многое в области экономического возрождения района.

Естественные границы экономического влияния Николаевского порта распространяются не только на низовья, устье и лиман Амура, но и на отдельные побережья Татарского пролива, тяготеющие по грузообороту к Николаевску.

Развитие Николаевска в прошлом безусловно об'ясняется его благоприятным положением в центре промыслового района, с громадными экономическим возможностями и нахождением у впадения реки Амура в море, т.-е. на самом ответственном пункте Великого Транс-Азиатского пути, прорезывающего всю территорию Дальнего Востока и соединяющего Великий океан с Центральной Россией.

Это положение Николаевска на Амуре определило его значение как торгово-промышленного центра всего Николаевского округа, и как морского порта для обмена продуктов местной добычи и для транзита в Россию и обратно. Можно с уверенностью сказать, что этот район является единственным производительным районом всей Северо-Восточной части Приморской окраины. Русский Дальний Восток обладает богатейшими природными богатствами; его экономические рессурсы неограничены, и в Николаевском районе эти богатства не лежат втуне,—здесь положено начало развитию производительных сил края.

Как морской порт всего Амурского бассейна, Николаевск отражает на себе все те влияния, от которых зависит направление коммерческой жизни в ту или другую сторону.

С Амуром связана вся жизнь края. Все грузы, идущие морским путем внутрь страны, распределяются Николаевским портом по всему Амурскому бассейну, откуда в Николаевск собираются в свою очередь продукты производства для экспорта заграницу.

И в последнем случае Николаевск заслуживает особого внимания для дальнейших мероприятий в крае. Торговля всегда направляется в сторону наименьшего сопротивления т.-е. сама изыскивает себе удобные и дешевые пути. Поэтому направление грузов на Николаевск имеет значение именно как непреложное доказательство того, что этот порт при всех своих еще существующих и неустраненных неудобствах, может служить делу международной торговли, как конечный пункт Амурского бассейна и как обменный пункт по производству торговых сношений с заграницей.

Но этим не ограничивается значение Николаевского пор-

та в экономике округа. Николаевский порт, будучи экономическим центром Николаевского округа, является одновременно таким же центром и всего Охотско-Камчаткого края, ибо только из Николаевска возможна широкая советизация всей нашей громадной северо восточной окраины, и если означенный район привязан в настоящее время искусственно к Владивостоку, то только из за неимения своего сильного каботажногг флота. Такое положение, однако, является временным, и с экономическим возрождением края по естественному ходу событий, центр тяжести всей промышленности и торговой жизни Николаевского района переместится в Николаевск.

Николаевский на Амуре порт вместе с тем является транзитным портом, ибо из всех грузов, прибывающих в порт, только $^1/_3$ остается на месте для удовлетворения нужд города и прилегающего промыслового района, остальные же $^2/_3$ проходят транзитом на внутренние рынки в Приамурье, соседние области Восточной Сибири и в Центральную Россию.

Наконец Амурский водный путь является наиболее дешевым и для грузов, следующих из заграницы в глубь страны и на Харбинский рынок, выдерживающих в настоящее время высокие тарифы Восточно-Китайской и Южно-Манчжурской железных дорог.

В самом деле, сравнение речных фрахтов Харбин-Николаевск с названными железно-дорожными фрахтами как для попудной, так и для повагонной перевозки, убеждает в выгодности доставки грузов речным путем. Так как все импортные грузы, доставляемые в Харбин через Владивосток и Дайрен, идут, главным образом из Западной Америки и Европы, то разница во фрахтах оттуда до Владивостока и Дайрена с одной стороны и до Николаевска с другой стороны, при нормальных условиях работы порта если и была бы, то лишь весьма незначительная. В настоящее время разница эта, в виду необеспеченности доступа в порт глубокосидящим океанским судам, достигает до 25 копеек на 1 пуд, каковая разница однако не может иметь решающего значения на отклонение грузовых потоков от Николаевска, ввиду высокой стоимости железнодорожных фрахтов, (при условии направления грузов через Владивосток или Дайрен,) в сравнении с речными фрахтами Николаевск-Харбин по рекам Амуру и Сунгари.

Посему Центральные власти, учитывая вышеозначенное. постановлением СТО СССР от 15 апреля 1925 года определи-

ли возможным следование через Николаевск на Амуре транзитом иностранных товаров из стран имеющих с нами соглашения.

Данное постановление Центральной власти уже очень и очень много говорит о действительном значении Николаевского порта, являющегося нашим Северо-Восточным выходом в Океан, а посему Управление порта считает, что недалек тот час, когда с возникновением возможности посещать Николаевский порт глубокосидящим судам всякой осадки, произойдет резкое изменение в общей схеме грузовых потоков вследствия отвлечения значительной части грузов, следующих в настоящее время из заграницы в Харбин через Владивосток и Дайрен, а не через Николаевск из за мелководности его.

Основными предметами поступления в порт извнутри страны являются: мука, овес, скот, крупа, мануфактура, лес, рыба и пр., а извне страны: чай, железо, керосин, каменный уголь, москотильные, колониальные и аптекарские товары, соль; из предметов вывоза извнутри страны за границу, необходимо указать главным образом лесные материалы, бобы и рыбу.

В виду особо важного значения в экономике края последних грузов, на описании их необходимо остановиться более подробно.

Экономика приписных к Никпорту пунктов: Охотск, Аян, Де-Кастри и Александровск на Сахалине, обрисовывается вслед за описанием главных грузов Николаевска на Амуре.

### а) Лес.

Сообщаемые ниже данные о количестве лесных площадей, о возможности эксплоатации и вывоза нашего леса на внешний рынок в том или ином направлении мною приводятся целиком без всякого изменения из оффициального отчета Дальревкома и Дальэкосо за 1924 год, изданного таковыми в 1925 году, отчета Губисполкома в журнале «Советское Приморье», за май месяц сего 1925 года, доклада лесничества Николаевскому Исполкому и полученных официальных сведений от лесоэкспортных организаций, как государственных, так и частных.

В довоенное время экспорт русского леса с Д.В. на иностранные рынки имел ничтожное значение, и едва достигал $1\frac{1}{2}$ миллионов куб. фут. ежегодно.

После мировой войны, с момента окончания японской интервенции, т.е. с начала 1923 и в 1924 и 1925 годах, вывоз русского леса с Д.В. начинает достигать ежегодной цифры уже до 20 миллионов куб. фут.

В момент интервенции на Дальнем Востоке экспортом занимались японцы; пользуясь прикрытием своих штыков, они рубили и вывозили лес, не считаясь с планами лесного хозяйства, не платя попенных налогов и прочих сборов.

С этого момента начинается более или менее широкое знакомство японского и китайского рынков с нашим лесом, и отсюда начинается проявление усиленного интереса к экспорту нашего леса иностранными лесопромышленниками.

Спрос на привозимый лес со стороны ближайших к нам иностранных рынков весьма быстро возрастает. К настоящему времени мы можем охарактеризовать этот рынок следующими цифрами:

До землетрясения, недавно бывшего в Японии, ежегодный ввоз древесины в Японию колебался в пределах от 60 до 80 миллионов куб. фут. В связи с катастрофой потребность в лесоматериалах сильно возрасла, и если японское правительство принимает меры к возможно экономной заготовке лесоматериалов, то эти меры могут касаться только удержания цен на лес от повышения, но никакие меры не могут уменьшить петребности в лесе против нормальной, ус тановленной рядом предшестувующих лет.

Посему, сообразуясь с означенным, годовую потребность японского лесного рынка надо оценить теперь в 100 миллионов куб. фут. Китайский рынок на основании сведений за прошлые годы определяется ежегодно в 25 миллионов куб. фут, но этот рынок пока мало охвачен. Это об'ясняется тем, что китайские импортеры не идут на сделки с выдачей авансов и предпочитают покупать лес циф Шанхай.

Кроме этих ближайших рынков заслуживает внимание Австралия, ежегодно ввозящая свыше 25 миллионов куб. фут. леса.

Как показывают цифры, один японский рынок мог бы дать нашим лесоэкспортным организациям и экспортерам такую нагрузку, какая далеко бы превышала все, что экспортировалось ранее когда либо из Приморья.

Правда, на японском рынке наши лесоэкспортные организации и экспортеры встречаются с конкуренцией Америки (С.А.С.Ш. и Канады) но благодаря выгодному географическому положению Приморья по отношению к Японии, мы на

каждом куб. футе по сравнению с Америкой, выгадываем на фрахте от 5 до 10 коп., кроме того ежегодно увеличивающаяся потребность Америки в лесе для себя заставляет ее ограничивать вывоз ценных пород за границу, а для бумажных фабрик даже искать ввозного леса.

Британская Индия и Южная Америка также за последнее время стали проявлять значительный спрос на привозный лес. В связи с крупным строительством в этих странах следует определить емкость их рынка для привозного леса до 20 миллионов куб. фут..

Таково положение с емкостью рынков. Относительно рыночных цен надо отметить, что цены на лес, после ненормально высоких цен военного времени, быстро стали падать, приближаясь к довоенным ценам. Такая ситуация Тихоокеанских рынков, тяготеющих географически к Д. В. открывает перед нами хорошие перспективы и весь вопрос об объеме экспорта стоит в зависимости от числа лесоэкспортных предприятий и от размеров тех кредитов и авансов, которыми они могут располагать.

Но всетаки в области цен на лес нашим лесоэкспортерам предстоит выдержать жестокую конкурренцию Америки, несмотря на указанное выше наше преимущество в отношении стоимости фрахтов.

Имеющиеся опыты практической работы дали богатый материал по вопросу о современном положении экспорта леса.

Из хода работ и обследования рынков выяснилось, что в поставке хотя бы осиновой чурки Д. В. находится в особо благоприятных условиях, так как леса в Японии (главной потребительницы чурок) бедны осиной. Леса Манчжурии и Кореи хотя и имеют достаточное количество осиновых насаждений, но условия доставки их к портам затруднительны и дороги, подвоз же Американской осины также оказался невозможным, вследствие большого потребления осины внутри Америки. Эти обстоятельства создали для нашей осины положение естественной монополии, закрепленное, как упомянуто выше, формальным постановлением Даль-ревкома, запрещающим экспорт осины кому бы то ни было, кроме Дальлеса.

Надо однако тут же отметить, что потребность в привозной осине для спичечного производства Японии и Китая в общей сложности не превышает 2—3 миллионов куб. фут. ежегодно.

В отношении экспорта бревен и брусьев, выяснились следующие моменты: иностранные лесопромышленники, осо-

бенно японцы, усиленно добивались непосредственного доступа к заготовке и экспорту самостоятельно, т.-е. желали бы получить прямо или через подставных лиц лесосеки наравне с Государственной лесной промышленностью, но какого либо особенного успеха они не добились.

Необходимость перехода к экспорту обработанного леса вместо бревен и брусьев, выдвигает в качестве срочной задачи Государственнолесной промышленности постройку и оборудование лесообрабатывающих предприятий в Приморской губ. и в низовье Амура.

Наличие достаточного количества обработанного дерева дает целый ряд выгод на внешнем рынке, не только потому, что при этом вывозится более ценный товар, но и в смысле завоевания рынков.

Так например Дальлес не мог вывезти не обработанный лес на английский рынок, спрос которого на обработанный лес определяется цифрой 25 миллионов куб. фут. ежегодно.

Австралия требует обработанный лес и притом большими партиями, так как покупка там нашего леса малыми партиями и не в достаточном количестве ставила бы покупателей нашего леса под бойкот «Объединенной Американско-Английской Ассоциации». Следовательно выйти на Австралийский рынок мы могли бы с обработанным лесом только в том случае, если бы сразу могли удовлетворить всех потребителей и не ставить их в зависимость от ассоциаций с того момента, как они войдут в деловые сношения с нами.

С лучшими сортами обработанного леса имеется возможность выхода на Лондонский рынок, который интересен тем, что хорошие сорта обработанного кедра на Лондонском рынке имеют весьма высокую цену, которая вполне оправдает большую перевозку с Дальнего Востока до Лондона.

Общая емкость для перевозного леса только ближайших к Дальнему Востоку рынков достигает таким образом ежегодно до 170 миллионов куб. фут. Однако, как уже выше говорилось, расчитывать на полное и немедленное завоевание указанных рынков нашим лесом не представляется возможным, ибо для того, чтобы привлечь иностранные рынки к нашему лесу, необходимо продавать таковой значительно дешевле американского и канадского.

Таким образом осветив все потребные нужды на внешнем рынке в лесе, придется остановиться и на реальных количественных возможностях вывоза леса с Дальвостока. По пу-

тям выхода Дальневосточного леса на внешний рынок, весь Д·В. делится на 3 ярко выраженных района:

1) район морского побережья с выходом на рынок непосредственно из бухт, площадью в 9 миллионов десятин и возможной продукцией до 40 миллионов куб. фут. елового леса.

2) район Уссурийской ж. д. и южная часть площадью до 7 миллионов десятин с возможной продукцией до 53 мил. фут. делового леса с вывозкой через Владивостокский порт.

3) Бассейн Амура с выходом на Николаевский порт, с площадью лесов в 20 миллионов десятин с возможной годовой продукцией до 100 миллионов куб. фут. делового леса и по интенсивности экспорта крупнейший в настоящее время. Необходимо остановиться в отдельности на каждом районе, тяготеющем к тому или иному выходу и на той роли, каковую он играет в смысле обслуживания внутреннего и внешнего рынка.

1) Самый южный район (Никольско Уссурийский, Владивостокский, и Спасский в южной части,) кроме района концессий, расположенных на побережье при из лесной площади 1.572 482 десятин, призван главным образом обслуживать нужды существующего населения (дрова) и сложившейся уже здесь промышленности (рудничные стойки).

2) Район Уссурийской железной дороги в пределах Спасского и Хабаровского районов полуэкспортного значения: ценные елово-кедровые насаждения его прорезаны Уссурийской железной дорогой. Это в данное время центр деревообделочной промышленности: здесь существует 10 лесопильных заводов с 26 рамами. Кроме возможного экспорта хвойных пород район изобилует и другими ценными породами, напр: оеина, орех, ясень, бархат и отчасти дуб. Район побережья, как указывалось выше, имеет исключительно экспортный характер.

3) Наконец район реки Амура – район будущего массового экспорта, причем не нужно забывать, что лучшие из лесных массивов Дальнего Востока находятся на среднем и нижнем течении р. Амура. Экспорт леса оттуда обусловлен помимо соображений о емкости внешнего рынка еще крайней необходимостью улучшения оборудования Николаевского порта, как выходного пункта Амурского водного пути, с углублением северного бара, дабы иметь свободный проход в порт судам высокой осадки.

Лесная площадь Николаевского округа определяется приблизительно до 25.000.000 десятин.

ОНОВАНИЕ: сообщение Лесничества Николаевскому Исполкому.

Древесная растительность Николаевского округа гораздо однообразнее растительности Хабаровского и Владивостокского округов, т.-к. почти вся территория округа входит в состав Охотской флористической области, (за исключением юго-западной части, составляющей переходную полосу между Манчжурской и Охотской флористическими областями). Из хвойных пород здесь, главным образом, произрастает ель, пихта и лиственница, а из лиственных пород,—береза белая и каменная, рябина, осина и только один вид клена. В переходной полосе в Юго-Западной части округа растительность разнообразнее, так как сюда входит из хвойных кедр, а из лиственных—дуб, ольха и некоторые другие.

Исследованные леса округа по господству в них древесных пород, распределяются следующим образом: на первом месте стоят насаждения с господством ели и пихты, занимая 35% площади, на втором—стоят насаждения с господством лиственицы площадью 35%, на третьем месте стоят насаждения с господством лиственных пород (рябина, осина) т.-е. 21% и на последнем месте стоят насаждения с господством кедра 9%.

По данным лесоустройства возможный годовой отпуск леса для всего округа определен для деловой древесины до 70 миллионов куб. фут,, а для дровяной в 250.000.000 куб. фут. Годовой отпуск деловой древесины по породам распределяется следующим образом: на долю ели и пихты приходится 57%, на долю лиственницы 26%, на долю кедра 11% и на долю лиственных пород 6%. На долю кедра по причинам выше изложенным, по всей вероятности приходится гораздо меньшей % отпуска от всей деловой древесины. К этому положению нужно-добавить годовой отпуск деловой древесины с Хабаровского округа, с его нижне-Амурского района до 40.000.000 куб. фут. Таким образом возможен отпуск всей указанной продукции через Николаевск, что дает свыше 100 миллионов куб. фут. только деловой древесины.

Емкость внутреннего рынка Николаевского округа гораздо меньше, чем Владивостокского и Хабаровского округов, а потому на крупное развитие лесопромышленности можно рассчитывать лишь при усиленном развитии экспорта леса за границу.

Амурский район заслуживает громаднейшего внимания по ценности насаждения и запасов, но лесопромышлен-

ность в этом районе в настоящее время в сравнении с имеющимся в нем запасами, находится в самом зачаточном состоянии.

Для развития экспорта леса из Амурского района необходимо широкое предоставление лесных участков в домостройную концессионную эксплоатацию, а также принятие срочных мер по изыскание средств по оборудованию Николаевского Порта и углублению бара Лимана. Но все таки, принимая во внимание, что лесоэкспорт развивается, базироваться на других пунктах вывоза, расположенных на западном берегу Татарского пролива, хотя бы Де-Кастри, о котором очень много говорилось Дальлесом, пока не приходится, так как означенное побережье только В. Советской гавани имеет удобную бухту, но все равно, совершенно не оборудованную и, самое главное, не связанную ни естественным, ни исскуственным путем с внутренней магистральной линией.

Таким образом экспорт разного леса за границу, за исключением Советской гавани, может осуществляться только через Николаевский и Владивостокский порты.

Направление лесоэкспорта через Николаевский порт, можно сказать, явится наидешевейшим и внеконкурентным, если только будет дана возможность посещать порт судам всякой осадки, принимая во внимание, что доставка дешевым водным путем р. Амуром и его протоками, леса в Николаевск чрезвычайно минимальна по цене и никакой фрахт железной дороги с таковым путем конкурренции выдержать не сможет.

Лес пока экспортируется за границу в сыром виде и почти исключительно частным капиталом. В городе имеется два частных лесопильных завода с четырьмя лесопильными рамами, производительностью до 2.000.000 куб. фут.

### б) Манчжурский экспорт бобов, жмыхов и масла.

Количество экспортируемых из Манчжурии за границу бобов достигает свыше 1,300,000 тонн в год; из них примерно 1|3 часть следует по Восточно-Китайской железной дороге. Из одного только района реки Сунгари, впадающей в Амур, доставляется с пристаней на судах от 150.000 тонн и более бобов в навигацию на вышеуказанную железную дорогу. Главнейшими пристанями отправления являются пристани ниже Сансинского переката, естественно тяготеющие в сторону Николаевска, так как бобы из рассматриваемого

района могут вывозиться по Сунгари а Амуру беспрепятственно в течении всей навигации дешевым водным путем, вывоз же к К. В. ж. д. из данного района бобов не всегда возможен. Ветки жел. дороги там не имеется, а посему бобы и могут только пойти водным путем на Николаевск. Выгодность направления на Николаевск р. Амуром против направления на Дайрен и Владивосток по опыту прошлого года выражается в 6—8 коп. на пуд.

В отношении Николаевского направления необходимо еще сказать, что оно являлось бы внеконкурентным против всех указанных направлений, если бы Николаевск был способен удовлетворить все предъявленные к нему требования.

Характерность Николаевского направления в данное время та, что бобы через Никпорт могут быть отправлены только на японо-рынск. так заход в него океанских пароходов с большой осадкой невозможен, ввиду неглубоководности его фарвартера, отправки же в Европу мелким тоннажем бобы не выдерживают. В силу этого свойства Николаевского направления, его размер и успех находятся ныне в зависимости от емкости и спроса японо-рынка на манчжурский экспорт.

Осуществление движения означенного груза в Николаевском направлении является государственной необходимостью, ибо массовое движение бобов через порт привлечет импортные грузы. Кроме того при движении означенного груза будет свободный речной тоннаж на запад, что даст возможность понизить фрахты на перевозку и других продуктов из Николаевского района.

Понижение фрахта понизит стоимость продуктов на месте их добычи и создаст более благоприятную обстановку для развития промыслов, а с ними и развития благосостояния края.

Само собой понятно, что развитие грузооборота бобов через Николаевск увеличит доходность порта, который крайне нуждается в средствах для своего восстановления и оборудования, а порт для района необходим.

Отсюда вывод—осуществление течения манчжурских экспортных грузов через Николаевск необходимо не только для речного пароходства, кое ныне работает все время с большим дефицитом, но и для восстановления Николаевского порта и оживления края. Однако, ввиду наших недочетов этого направления, укрепление его возможно лишь при условии предоставления возможности посещения Николаевского

порта через посредство углубления Северного бара судам со всякой осадкой.

## РЫБОПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

В виду еще зачаточного развития экспорта леса и других импортных и экспортных грузов через Николаевск, основой экономических рессурсов Николаевского на Амуре промыслового района в данное время является рыбопромышленность.

Крупная капиталистическая рыбопромышленность сосредоточена, главным образом в Амурском лимане, в низовьях реки Амура—в районе г. Николаевска ниже последнего и частично выше гор. Николаевска до с. Циммермановки. На этой территории по данным отчета 1924 года в эксплоатации у арендаторов рыбопромышленников находилось 52 рыболовных участка и 74 рыбообделочных.

Примерно такое же количество участков находилось в эксплоатации и в предшествующие годы.

Средняя производительность капиталистических промыслов за период 1909—1914 г.г. определилась в 4475 тысяч тонн рыбных продуктов ежегодно. Главным продуктом производства являлась соленая рыбы в бочках в обработке пластом, колодкой, семговым посолом и первосортная зернистая кетовая икра. То и другое вывозилось на русские рынки, затем рыба в свежем виде и частью в соленом виде—для рынков Японии; кета в мороженом виде экспортировалась на пароходах рефрежираторах на заграничные—японский и Европейский рынки. Производство закусочных жестяночных консервов выражалось в ничтожных, сравнительно, размерах, а именно 0,1% всей продукции.

Продукция средней годовой производительности капиталистических промыслов по минимальным средним рыночным ценам того времени, оценивалась от 5.000.000 до 6 000.000 рублей.

Промышленность района имела ряд капитальных прекрасно обставленных в промысловом отношении рыбалок, два береговых рефрежиратора, рефрежираторную баржу, консервный завод и в достаточном количестве плавучих средств для обслуживания рыбопромыслов.

Общая стоимость всех хозяйственных ценностей—промысловых построек, судов и прочего оборудования, исчислялась в то время свыше 12 000.000 руб.

На всех промыслах этого района было занято ежегодно до 10 000 пришлых рабочих и свыше 3.000 местных ловцев.

К 1914 году Амурская рыбопромышленность достигла максимального своего развития. Напряжение промысловой деятельности, не будучи регулируемо общим планом рыбного хозяйства, не могло, конечно, не отразиться на рыбных запасах водоема. Уловы лососевых, как на предпринимательских, так и на крестьянских рыбалках, начали падать, при чем после 1913 и 1914 г.г. падение это приняло прямо угрожающий характер.

Если в период расцвета амурской рыбопромышленности, за пятилетие 1909—1913 г.г. средний улов летней и осенней кеты достигал соответственно в среднем 14,5 и 7,5 миллионов штук, поднимаясь даже до 21 и 10 миллионов в 1910 г. то за последнее пятилетие 1918—22 г.г. он упал до 500.000 летней и 3.000.000 штук осенней кеты. Один лишь улов горбуши превышал былые уловы—10.12 и даже 14 миллионов штук, но только по четным годам, угрожающе падая по нечетным до 200—400 тысяч штук.

Таким образом к моменту советизации края в районе Амурского рыболовства определенно выразился упадок промысла

Приводим уловы трех последних лет:

| Род промысловых участков. | В 1923 году поймано в тысячах штук. | | | | | В 1924 году поймано в тысячах штук. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | число участ. | горбуш | летн. кеты. | осен. кеты | в тоннах | число участ. | горбуш | летн. кеты | осен. кеты | в тоннах |
| а) Предпринимательские рыболов. уч. . . . | 28 | | 562 | 1885 | 727880 | 24 | 6286 | 208 | 2732 | 15260 |
| б) Рыбалки местного насел. | 245 | 20 | 550 | 1650 | 6632 | 248 | 5549 | 378 | 2195 | 13216 |
| | 273 | 20 | 1112 | 3505 | 13910 | 271 | 11835 | 586 | 4927 | 28476 |

| Род промысловых участков | В 1925 году поймано: | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Число участк. | В тонн. | В штуках | | В тонн. |
| | | икры | летней кеты | осенней кеты | рыбопродукт |
| а) Предпринимательские рыболовн. и засольн. уч. . . . | 55 | 144 | 8122 | 1911213 | 5123 |
| б) Рыбалки местного населения | 175 | 80 | 42710 | 1605930 | 4609 |
| | 230 | 224 | 50832 | 3517143 | 9732 |

Продукция трех последних лет в среднем составляет всего лишь 17000 тонн. За вычетом потребного количества местному населению до 1500 тонн, на рынки вывозится не более 15-16 тысяч тонн на сумму 4 500.000 рублей.

Таким образом перед хозяйственными органами стоят задачи—восстановить былые запасы промысловых рыб (лососевых) и возродить былую рыбопромышленность ибо чрезмерный лов в прошлом привел к истощению рыбных богатств. Для восстановления их требуются радикальные меры. Необходимо не только сократить лов до пределов естественного прироста, но на некоторое время даже отказаться от части этого прироста, для увеличения, так сказать, основного капитала.

На путь сокращения промысловых участков и нормировки лова, Управлением Дальрыбы уже вступлено. Число рыболовных участков в 1914 году было 52, в 1923 году сокращено до 28, а к 1924 до 24. С 1925 года уже был нормирован не только весь промысловой лов, но частично и лов местного населения. Причем нормировка лова проводится по всем промыслам района в отношении всех лососевых. Эта мера, включительно до полного запрета лова летней кеты, будет проводиться в течение ближайших пяти лет и на этот период времени нельзя ожидать увеличения рыбной продукции по Николаевскому промысловому району.

Проводимая мера, однако, не мешает восстановлению промысловых сооружений на всех эксплоатируемых рыбалках, ибо во время событий 1920 года все промысловые постройки суда и оборудования были уничтожены, осталось всего лишь два промысла: Налео и Верхний Пронге.

За три последних года часть промысловых оборудований,

восстановлена. Ценность новых построек и сооружений достигает 1,500.000 рублей; для обслуживания местных нужд рыбной промышленности ныне имеется вполне достаточное количество маломерных судов как то: катеров паровых и моторных, а также с 1923 года работает береговой рефрежиратор; в 1924 году восстановлен и пущен в ход рыбоконсервный завод.

Таким образом рыбопромышленность в Николаевском округе сравнительно быстро восстанавливается и, если продукция в настоящее время сократилась до 24% довоенного времени, то причина этого заключается, главным образом, в истощении рыбных запасов.

Большая часть рыбных промыслов ныне находится в распоряжении государственной организации, (Госрыбпрома), кооперации и незначительного числа частных предпринимателей.

## СОЛЬ.

Рыбопромышленность требует для своего производства громадное количество соли, а посему необходимо отметить, что главная часть потреблявшейся промышленностью и населением Приморья соли ввозилась и продолжает ввозиться морским путем, причем потребность Николаевского округа в таковой в среднем выражается свыше одного миллиона пудов.

При этом необходимо указать, что район распространения привозимой с моря соли простирается далеко вверх по реке Амуру, так что можно считать, что весь Дальний Восток употребляет почти исключительно привозимую морем как нашу Крымскую, так и иностранную соль.

По полученным сведениям от местных рыбопромышленников, общий улов рыбы в 1926 году ожидается свыше 30000 тонн а посему, сообразуясь с вышеуказанным количеством улова, предполагается ввоз соли до 15.000 тонн.

### Золотопромышленность.

В Николаевском округе производится добыча исключительно рассыпного золота.

К 1 января 1925 года по округу числится 306 приисков, общей площадью 31687 дес. 928 кв. сажен.

Прииски, находящиеся в ведении Приамурского Окружного Горного Управления согласно проекта окружного и рай-

онного деления границ ДВО, все расположены в Николаевском округе и распределяются по районам следующим образом:

| Районы | Число приисков | Общей площадью |
|---|---|---|
| Николаевский . . . . | 89 | 9602 дес. 1688 кв. с. |
| Удско-Кербинский . . | 211 | 21677 „ 1517 „ „ |
| Больше-Махайловский | 1 | 100 „ — „ „ |
| Нижне-Тамбовский . . | 5 | 300 „ 123 „ „ |
| по всем районам . . . | 306 | 31687 „ 928 „ „ |

В 1914 году, давшем наибольшее количество золота, в округе работало 4 драги, 3 золотопромывательных бочки и 2 кулибины, давшие 55 пудов 03 фунта 21 з. 29 д. хозяйственного золота, все же остальное количество золота 90 пудов 22 ф. 96 з. 60 д., из которых 18 п. 22 ф. 82 з. 83 д. хозяйского, добыто на мелких ручных промышленных устройствах—лотках, бутарах, колодах и пр.

Таким образом в годы наиболее интенсивной работы на приисках округа, технически оборудованных приисков было всего только 9, принадлежащих 4 предприятиям, из которых Удыльское Товарищество (ныне Удыльское Соединенное Золотопромышленное Т-во) работавшее в 1914 году на бочечных машинах, возобновило работу драгой, поставленной на прииске «Сомнительном» в 1915 году.

С 1908 по 1914 год поступило золота в лабораторию приисков округа:

| | |
|---|---|
| Золота приискового зарегистрированного в золотозаписных книгах . . . . . | 606 п 24 ф. 65 з. 51 д. |
| Золота вольноприносительского, не зарегистрированного в золотоприписных-книгах . . . . . | 497 п. 27 ф. 21 з. 61 д. |
| всего . . . | 1086 п. 11 ф. 87 з. 16 д. |

Таким образом, количество вольноприносительского золота, ускользнувшее от регистрации при добыче его за эти годы, равно 45,6% всего золота, поступавшего в лабораторию.

Не поддающееся учету, но значительное количество золота уходило непосредственно за границу. В эти годы преобладала хозяйская добыча золота, а золотничные работы про-

изводились на запечатанных бутарах, под присмотром, и все золото с них поступало в приисковые конторы.

На приисках работал промышленный, а не торговый капитал, и шлиховое золото, как разменная монета, среди населения не обращалось.

В период революции и гражданской войны организационная разработка приисков частными предпринимателями прекратилась и добыча золота приняла определенно хищнический характер.

Только с начала 1923 года Горное Управление получило возможность приступить к восстановлению разрушенной золотопромышленности.

Все будущее развитие золотой промышленности Приамурья определенно связано с развитием механической добычи золота и главным образом драгами.

Гидравлический способ разработки может быть применен на россыпях по горным ключам, и то не везде, а в зависимости от местных условий, нося также случайный характер.

Рудное золото совершенно не начиналось разработкой, хотя присутствие его было обнаружено в нескольких местах.

Сравнительно дорогой экскаваторный способ работ также не может найти широкого применения.

Для драгирования же имеются обширные заболоченные равнины рек: Лимури, Витки, Гонгрена, Керби, Сомнен, озеро Дольджа, прииски по р. Коль и Колчан и др. с определенно большим промышленным содержанием золота.

Как особенно благоприятный признак, необходимо отметить отсутствие вечной мерзлоты.

Для развития дражной отрасли золотой промышленности необходимо привлечение крупного капитала и правительственная поддержка, в виде сложения пошлины при выписке из-заграницы машин, льготного и пониженного тарифа на провоз грузов для приисков и т. п.

### Охота и пушной промысел.

Николаевский округ наиболее интересный и наименее обследованный в охото промышленном отношении.

Охотой главным образом занимается туземное население, не имеющее здесь, помимо рыболовства, иных источников существования. Охота сосредоточена на верховьях крупных протоков рек Уды, Амгуни, Горина и Амура.

Наибольшее число инородцев—охотников живет по берегам этих рек и озер Эворонскаго и Чунчагирскаго.

Добывается: соболь, белка, колонок, горностай, лисица, рысь, волк, коза, северный олень, изюбрь, лось (в 1910 году до 2.500 шт. у Эворона).

Размер продукции промысла, район сбыта, экономическое положение промысла совершенно не обследованы. Однако край с этой точки зрения преставляет большой интерес, так как здесь, как нигде более, возможна к осуществлению идея сохранения зверя, хищнически уничтожаемого в остальной части губернии.

Скупка пушнины производится кооперацией и частными скупщиками, но не по твердым ценам. С текущего года кооперация приступила вплотную к организации снабжения туземных охотников припасами и скупке у них пушнины.

Можно надеяться, что в ближайшее время промысел будет организован и урегулирован.

### Экономика Александровска на Сахалине.

Александровский порт расположен в долинах рек Большой и Малой Александровок в 50° 53' широты и 142° 7'0 долготы от Гринвича и находится в 1½ километрах от гор. Александровска, с которым он связан шоссейной и узкоколейной железной дорогами. Железная дорога построена была японцами в период оккупации Сахалина и тянется на протяжении до 60 верст по направлению к хлебородному Тымскому округу.

**Гидротехнические сооружения порта** следующие: 1) деревянная на ряжах груженная камнями крестообразной формы пристань, выдающаяся в море на 280 метров, продольная линия крестовины равна 130 метрам; от левого конца крестовины идет ответвление по направлению к берегу из 4-х ряжей. При отливе глубина у таковых до 1¼ метра. Общая площадь пристани 4590 кв. метров. Нужно оговориться, что вся пристань чрезвычайно ветха, требует громадного ремонта и недостаточно завалена камнями. С левой стороны пристани имеется искусственно насыпанная площадка. От берега она ограждена с трех сторон рублеными в лапу бревнами размером 124 х 105 — 13020 кв. метров, левая сторона насыпи, обнесенная глаголем, построена из ряжей груженных камнями. Длиною этот глаголь 57 метров, а вся площадь глаголя равна 358 кв. метров.

Для защиты от ударов волн, левая сторона всей насыпи засыпана камнями шириною в 3 метра. Глаголь же данной насыпи засыпан камнями до самого верхнего бревна насти-

ла. Вышеуказанные два ответвленья образуют закрытую с 3-х сторон бухту с отверстием выхода в море шириною в 14 метров, вся же площадь бухты 16720 кв. метров. В этой бухте и производятся погрузочно-разгрузочные операции посредством катеров и кунгасов, но во время сильного отлива работы прерываются, так как место, где происходит разгрузка и выгрузка—имеет глубину во время отлива равной 1 футу. Японцами данная бухта поддерживалась глубиной в отлив до 7 фут, но в настоящее время землечерпательных работ не производилось, и бухту занесло.

На пристани имеется пакгауз площадью 294 кв. метра. Данный пакгауз требует капитального ремонта; остальные постройки расположенные на пристани, имеют служебное назначение. На пристани имеется паровая лебедка грузоподъемностью в 3-тонны.

На пристани же проложена к крану лебедки дековилька в 2 пути, которая идет в город. У портовой территории около мастерской она сходится в один путь. Обе колеи дековильки, идущей по портовой территории, имеют длину 680 метров, а в одну колею—240 метров.

Кроме вышеозначенной пристани в районе деятельности порта имеются принадлежащие Горкомхозу следующие деревянные пристани, находящиеся на каменно-угольных рудниках: 1) «Половинка», расположенная в 6 килом. от гор. Александровска по направлению к гор. Николаевску; длина пристани около 300 метров, на ней приложено два рельсовых пути; на пристани есть канатная тяга, которая находится в исправном виде, а также имеется ручной грузовой кран. Глубина воды у пристани во время отлива 3 фута во время же прилива 10—11 фут.

2) Рудник Мгачи расположен, от города в том же направлении, что и Половинка, и находится от города в 20 килом., приблизительно с такой же пристанью и глубиной воды у таковой.

3) Рудник Дуэ—расположен от города в 12 килом. по направлению южной части Сахалина, длина пристани и глубина такие же, как выше указано.

4) Мыс Рогатый—расположен в том же направлении, что и Дуэ и находится от города в 24 килом.; длина пристани и подхода к ней приблизительно одинакова с вышеуказанными пристанями.

5) Рудник Усть-Агнево—расположен в том же направлении и находится от города в 54 килом.; длина пристани

138 метр. шириной 5½ метр. она стоит на 7 ряжах, груженых камнями, на ней проложена дековилька, кранов никаких нет, глубина у пристани во время отлива 4 фута, а на расстоянии от пристани 300 метр. глубина достигает 50 метр.

Чтобы дать тщательное описание экономического значения Александровского приписного порта, необходимо будет коснуться тех экономических предпосылок, на основе которых будет развиваться работа Александровского порта: 1) Это экспорт угля на внешний рынок и 2) Создание в Николаевске угольной станции для питания углем всего мощного флота громаднейшего Амурского бассейна.

Остров Сахалин имеет могучие залежи великолепного по качеству каменного угля, каковые расположены по всему западному побережью, начиная от самой Северной оконечности и до японской границы, расстоянием до 450 килом. Центром этих богатств конечно является гор. Александровск, но в данное время, принимая во внимание полную необорудованность его порта, экономическое развитие Александровска задерживается, ибо в данное время погрузка на крайне беспокойном открытом Александровском рейде настолько трудна и опасна, что развитие угольной промышленности до оборудования порта идет чрезвычайно медленным темпом. Приведу пример:

Приходящие суда в Александровск должны стать на рейде в расстоянии до 1 километра от пристани, так как подход ближе к пристани опасен в виду сильных ветров, при которых суда вынуждены под угрозой быть выброшенными на берег уходить из Александровска на другую сторону Татарского пролива в бухту Де-Кастри, расположенную в 60 милях от гор. Александровска. Вот эти то перерывы чрезвычайно велики своим неудобством для погрузки угля, ибо очень удорожают работу, а также из за этого бывает громаднейший простой судов. Посему в первую очередь встал вопрос, что необходимо для развития экономики Сахалина с его портом, а также параллельного развития деятельности Николаевского порта, назначенного природными условиями быть центральной угольной станцией для всего Амурского бассейна и прилегающих к нему районов. ибо вывоз Сахалинского угля вглубь страны дешевым водным путем естественно дает таковому углю все преимущества для завоевания первого места по потреблению на Дальнем Востоке. Необходимо— проведение постройки в Александровске искусственного заграждения, за каковым суда могли бы без всякой помехи вести свои операции по нагрузке угля.

Экономическое значение Александровска не исчерпывается только углем, ибо не менее важное значение в его экономике, как только разрешится вопрос с оборудованием порта, имеет вопрос о правильном начале эксплоатации, а отсюда и экспорте, Сахалинской нефти.

Богатство месторождения таковой определено еще в восьмидесятых годах. Нефтяные слои преимущественно сосредоточиваются в Северной и Северо-Восточной частях Сахалина, а именно у Ныйского и Набильского заливов.

Помимо означенного, по данным обследования Сахалина почва такового в значительной степени благоприятствует хлебопашеству и земледелию, а также имеются в достаточном изобилии строительные материалы в виде ценных лесных пород, каковые также с успехом могли бы экспортироваться при оборудованном порте.

Заканчивая описание экономического значения Сахалина с его выходом у Александровска, приходится еще раз подчеркнуть, что его значение громадно и что крайне необходимо обратить внимание: 1) на оборудование в таковом более или менее защищенной гавани для вышеуказанных возможностей и в первую очередь для экспорта угля и 2) принимая во внимание, что в дальнейшем большая часть Сахалинского угля и других богатств безусловно пойдет только дешевым водным путем вглубь Дальняго Востока, с прилегающими к таковому районами, для внутренняго потребления, на необходимость оборудования и в Николаевском н|Ам. порте угольной переотправочной станции.

Таким образом экономическое значение и развитие Александровска тесно связано с развитием Николаевского порта.

### Приписной порт Де-Кастри.

Для того, чтобы выявить важность и значение такого приписного пункта, как Де-Кастри необходимо отметить, что этот пункт в своем естественном состоянии является важным Портом—убежищем в Татарском проливе, ибо в таковом нет других безопасных якорных мест, куда бы могли укрыться каботажные и парусные суда, в неблагоприятное для плавания время, и это (в таком опасном для судоходства месте, как Татарский пролив, с его туманами и штормами, а осенью с ледяными штормами, при которых суда совершенно обледеневают, рискуя погибнуть от перегрузки,) будет всегда служить неодолимым препятствием к развитию каботажа, для поддержки которого, в виду чрезвычайной важности его для

экономического подъема Дальняго Востока, необходим ряд срочных мер.

Для выявления возможности устройства порта—убежища в Де-Кастри, в нем в 1916 году произведены были подробные изыскания силами б. Управления Тихоокеанских Портовых изысканий. В результате произведенных работ, существеннейшей частью которых было геологическое обследование бухты, выяснилось, что дно бухты Де-Кастри на 14 фут. подостлано сплошной скалой, после чего порт был запроектирован на глубину 14 футов у порта Александровска.

Оказалось неудобным и место за м. Клостер Камп, где глубина больше, но где рельеф берега совершенно не дает возможности создать какую бы то ни было портовую территорию.

В 1924 году в Де-Кастри исполнены изыскания Дальлесом, причем необходимо лишь отметить, что при работах не произведено существенно важного бурения, и что партией место возможных к устройству глубоких морских пристаней намечено к северу от поста Александровского.

Целью произведенных изысканий было выявление возможности соединения оз. Кизи с Амуром для провода в Кизи из Амура плотов и дальнейшей переброски леса с Кизи по ж. д. в Де-Кастри для погрузки в морские суда.

### Экономика Охотска.

Так называемый Охотский рейд представляет собой открытую пологую бухту от устья реки Охоты до мыса Морекан, причем приходящие в Охотск суда с осадкой более 11—12' становятся на рейде против устья реки Кухтуй в расстоянии 2-х миль от берега на 24' глубине в малую воду и при сильном ветре уходят в море до 6-ти саженной глубины.

Суда же с осадкой менее 12' свободно могут входить в реку Кухтуй в конце прилива и выходить в начале отлива. При этом вошедшие в реку суда могут становиться на якорь против самого города Охотска, в расстоянии 2-х—3-х саж. от берега.

Никаких портовых сооружений в Охотске не имеется и погрузка и выгрузка происходит при помощи 8 моторных маломерных катеров и 60 кунгасов, принадлежащих рыбопромышленникам, ибо все приходящие грузы за чрезвычайно незначительным % поступают на рыболовецкие промысла.

Город Охотск расположен на левом низменном берегу Тунгузской кошки по реке Кухтуй, в $2^1/_2$—3 верстах от устья

реки и представляет из себя небольшой населенный пункт, насчитывающий всего 83 дома с населением в 300—400 человек постоянных жителей.

Навигация открывается во второй половине июня и закрывается в 1-й половине ноября.

Занимая длиннейшую береговую полосу, Охотский край нуждается в установлении правильных морских сообщений. За навигацию 1925 года в Охотском порте было два рейса по расписанию пароходов Совторгфлота «Сишан» и «Олег» и пароход „Эривань" вне расписания. Далее следуют регулярные посещения Охотска пароходом «Ново-Николаевск» рейсами из Николаевска на Амуре—Чумукан—Аян—Охотск, и обратно. Кроме того в воды Охотского порта на расположенные по берегам рыбалки имели заход до 25—30-ти японских пароходов и шхун, специально за рыбным грузом.

Почта идет только в навигационное время как на пароходах Совторгфлота, так и на идущих в Охотский порт пароходах и шхунах из Николаевска на Амуре. Зимою 1924 года в Охотске установлено радио, работающее с Петропавловском на Камчатке, Хабаровском и Николаевском на Амуре.

Главными промышленными факторами Охотского пункта в данное время являются золотопромышленность, пушной промысел и рыбопромышленность: для характеристики привожу ниже данные о таковых.

### Золотопромышленность и ископаемые богатства.

В отношении ископаемых богатств Охотский край мало исследован. В настоящее время в округе г. Охотска по радиусу 20—25 килом., ведутся разведки месторождений золота двумя крупными концессиями «Аянская корпорация» и „фирма Люри". Результаты разведок могут быть известны в марте—апреле 1929 года. Можно расчитывать на положительный исход разведок, так как у первого концессионера разведка оборудована техническими силами и средствами довольно солидно.

Из других ископаемых имеется каменный уголь с неглубокими залеганиями пласта, но качество его пока мало исследовано, а при тяжелых местных условиях (отсутствие рабочих рук и отдаленность края от рынков сбыта) разработка его—дело будущего.

### ПРОМЫСЛА: а) охота.

В Охотском крае на первом месте по количеству добычи по промысловой охоте стоит белка. С увеличением населения

пушной промысел становится труднее. Такое положение по отношению более ценных пород требует принятия особых мер охраны со стороны государства, тем более, что само население сознает эту необходимость и безусловно будет полностью поддерживать данное мероприятие.

### б) Рыбопромышленность.

В Охотских водах по преимуществу водятся лососевые породы рыб. Ход таковых тянется от 1 до 1½ месяцев в период с половины июля до половины-конца сентября, причем на Охотском побережьи в пределах района наблюдения Охотского пункта от реки Гижиги до реки Кекры расположены морские рыбалки с общей нормой улова на 1925 год в 56220 тонн. Главными рыбопромышленниками данного района являются русские. «Дальморепродукт», «Окаро», гр. Кривенко и гр. Вирт и крупная японская фирма «Ничиро», объединяющая до 15-ти мелких японских рыбалок. Всего в районе на побережье разбросано до 60 ти рыбалок, из коих 40% японских и 60% русских.

Результат улова в 1925 году можно считать неудачным, выловлено до 50% нормы. Улов будущего 1926 года (четного) можно считать, основываясь на практике и цифровых данных предыдущего десятка лет, вдвое больше 1925 года (не четного). Лососевые породы слабо идут в нечетные годы и значительно сильнее в четные года. Так предположительно на 1926 год улов лососевых пород в районе Охотского порта беря за основу 50% улова нормы на 1925 года, выразится до 3.200 тонн.

Весь этот вышеуказанный улов рыбы в данное время отправляется исключительно заграницу. Означенное объясняется тем, что наша Дальневосточная рыбная продукция не завоевала себе прочного положения на внутреннем рынке; конечно в недалеком будущем безусловно большая часть ее пойдет на внутренний рынок, холодным Сибирским путем—это Охотск-Николаевск-Амур до железной дороги, ибо таковое направление грузов через Николаевск и дальше вглубь страны железной дорогой, помимо громаднейшей разницы во фрахте дает еще те преимущества перед другим путем—(через Владивосток), что продукт идет совершенно холодным путем, а это уже одно гарантирует его целость и доброкачественость.

Таким образом необходимо отметить, что рыбным промыслам Охотского пункта, принимая во внимание вышеуказанное, предстоит громадная будущность, а посему и являет-

ся крайней необходимостью произвести оборудование по Охотску ряда рефрежираторов, для приема таковыми, специально стекавшихся бы к нам рыбных грузов для дальнейшей переотправки частью заграницу и частью на наш внутренний рынок. А поэтому соразмерно с оборудованием Охотска рефрежираторами и т.д. является крайняя необходимость параллельного такого же оборудования и Николаевского порта, являющегося 1) экономическим и административным Центром Охотска и 2) его найдешевейшим и наихолоднейшим путем отправки рыбо-грузов в Центральную Россию.

Заканчивая описание экономического значения как самого Николаевска, так и ряда приписных портов, тяготеющих к таковому в силу вышеизложенных данных, необходимо отметить, что присоединение к Николаевску вышеуказанных морских пунктов вызвано исключительно общею их экономической заинтересованностью в развитии самих себя во главе с своим экономически-административным центром—Николаевском н/Ам. Последний, уже в силу своего естественного значения, стал центром советизации не только Николаевского округа, но и побережья Охотско-Камчатского края с частью Северного Сахалина, как наиближайше расположенного к Николаевску, и фактически действительным проводником в жизнь государственных мероприятий Центральной власти по благоустройству и оборудованию пунктов морского побережья.

## ЧАСТЬ V.

### Соображения о мерах, могущих увеличить грузооборот Порта.

Все вышеперечисленные экономические возможности Николаевского порта с тяготеющими к нему Сахалином и Охотско-Камчатским побережьем и с их естественно экономическим центром—Николаевском, наряду с развитием лесной,—угольной, нефтяной, золото—и рыбо-промышленности, привлекают к себе исключительное внимание как Центральной власти, так и интересующегося поднятием экономической мощи нашей отдаленной Северо Восточной окраины, общественного и частного капитала.

Перспективы развития Николаевского Порта с приписными к таковому пунктами Александровском и Охотском, в особенности в отношении экспорта леса, угля и т.д. можно сказать, прямо неограничены. Но к этому развитию имеются су-

щественные препятствия, это: 1) неимение глубоководного выхода из Николаевского порта в Тихий океан и 2) неимения портового оборудования в Александровске и Охотске, дающего возможность уширения и их собственного экспорта и от них уширения импорта вглубь страны, через Николаевск. Конечно, при сравнении данных, могущих получиться от экономического под'ема края, со стоимостью затрат на первое время, хотя бы на оборудование глубоководными подступами и ограждениями портов Николаевска и Александровска, можно вполне определенно сказать поговоркой, что эта игра стоит свеч, затрата не так велика в сравнении с полученными-бы результатами.

А потому естественно есть громаднейший смысл к выдвигаемым жизнью этого края экономическим потребностям отнестись как можно серьезнее и продуманнее.

Конечно, завоевание Дальне-Восточных иностранных рынков нашим сырьем и продукцией все-таки еще не достаточно велико, так как то, что нами выбрасывается на заграничный рынок, является не более, как (хотя бы взять лес) 7-8% наших громадных возможностей. Посему в начале первых ближайших лет, необходимо провести указываемые ниже мероприятия, как по Николаевску, так и Александровску, подвинувших бы эти два важнейших порта на действительно принадлежащие им места в экономике нашего государства; в выполнении их заинтересованы следующие учреждения: Дальлес, Амурское Лесопромышленное Товарищество, Госрыбпром, Дальтрестзолото, Совторгфлот, ЦУМТ, Амурское Госпароходство, кооперация и другие различные организации и частные предприниматели. Развитие их предприятий тесно связано с развитием порта, а от совместного развития таковых получился бы и общий под'ем экономической жизни здешнего края.

### О реорганизации лоцманского дела.

В Николаевском на Амуре порте существует артель лоцманов, являющаяся по существу организацией частного характера, подчиненной Убеко Дальвостока только с административной стороны. Члены ее занимаются проводкой судов по Лиману р. Амура, иногда же сопровождают морские суда на разные пункты побережья, главным образом на рыбные и лесные промысла.

За проводку в один конец по фарватеру морского судна до 1000 тонн берется 20 копеек с рег. тонны нетто, свыше

1000 тонн по 25 коп. с рег. тонны нетто; причем если суд но менее 1000 тонн, то берется дополнительный сбор по 5 рублей с фута осадки судна. За задержку лоцмана на борту (например в случаях отхода на рыбалки и обратно) взимается по 15 рублей в сутки, в течение первых трех суток, дальнейшая задержка оплачивается по 25 рублей в сутки.

Общий заработок артели, насчитывающей немногим больше одного десятка членов, бывает приблизительно равен нескольким десяткам тысяч рублей, так как получаемые артелью за проводку судов деньги поступают в их полное ведение, без всяких отчислений кому бы то ни было. Какой либо особо важной ответственности за посадку судна и т д. лоцмана нести не в состоянии, ибо по существу они из себя представляют просто проводников и каким либо серьезным аварийным фондом, конечно, не в состоянии обладать.

Так например заработок артели в 1924 году выразился в 48000 рублей, заработок за 1925 год, ввиду понижения грузооборота порта, был значительно меньше.

Естественно, что судовладельцы, учитывая сравнительно крупную стоимость пользования услугами лоцманов в Николаевском на Амуре порте, включают таковую в свои фрахтовые ставки. Между тем известно, что приток грузов в порт может быть усилен понижением расходов на этот порт. Посему если снизить ставки за углуги лоцманов до минимума, то этим возможно было бы достигнуть некоторого понижения фрахтов на Николаевск на Амуре, а следовательно и усиления притока грузов на этот порт.

Чтобы охарактеризовать это, приведу стоимость проводки хотя бы морского парохода Совторгфлота «Олег», имеющего чистых 880 регистровых тонн, идущего в Николаевск с осадкой в 15 фут и уходящего из Николаевска обратно с такой же осадкой: 880 х 50 коп.-440 р.+30 ф. осадки х 5 р.-150 рублей, всего 440 руб.+150 руб. - 590 рублей. Таким образом проводка такого незначительного по тоннажу парохода является довольно крупным накладным расходом, что конечно при фрахтовке пароходов на Николаевск экспортерами или импортерами, а также и самим Совторгфлотом основательно учитывается.

Дополнением от 7 августа 1925 года к приказам № 7362 и № 7499 Цумор предоставил портовым управлениям право включить в штаты их потребное количество лоцманов с оплатой по семнадцатому разряду двадцати-четырех разрядной сетки. Исходя из изложенных выше соображений, и зная, что

воды Амурского лимана считаются согласно утвержденных НКПС границ порта портовыми водами, Управление Николаевского на Амуре порта и предлагает упразднить с начала навигации 1926года существующую ныне лоцманскую частную артель, пригласив на службу к себе членов таковой в количестве не свыше десяти человек.

Содержание их обойдется около 2000 рублей в месяц или 24000 рублей в год, исходя из ставки по их квалификации в сумме от 180 до 200 рублей. В этом случае размеры лоцманских сборов можно будет расчитать так, чтобы ими только покрывался этот расход, т.е. уже теперь можно грубо предположить, что он достигнет от 30% до 40% существующей таксы.

Если бы со стороны ЦУМОР'а, а также и Убеко не встретилось возражений против проведения в жизнь предполагаемой меры, то Управление Николаевского на Амуре порта, не испрашивая каких либо дополнительных кредитов, ходатайствует о разрешении ему:

1) увеличить контингент сотрудников порта на десять человек.

2) приходовать сборы за проводку судов в доход порта по общей приходной смете НКПС.

3) Покрывать содержание означенных десяти человек лоцманов из сказанной статьи приходной сметы.

Управление Николаевского на Амуре торгового порта не создает себе иллюзии, будто проэктируемая мера окажет сразу же крупное влияние на привлечение грузов в порт. Однако, если сопоставить круглые цифры грузооборота за какой либо из прошлых годов, напр. за 1914—110.000 тонн, и за какой либо из последних годов—например за 1925-й 40.000 тонн, то становится совершенно ясно, что те или иные меры к увеличению грузооборота должны быть приняты. Предполагаемое же выше мероприятие Управление порта считает вполне жизненным и существенным, а посему, если оно будет санкционировано центром, приступит к проведению его в жизнь с открытия навигации 1926 года.

### О мерах к расширению деятельности малого каботажа.

Сравнивая статические данные по Никпорту за до-военное время с цифрами последнего трехлетия, можно убедиться в том, что Николаевск ныне далеко не развивает своей работы до нормального уровня. Мало того: приходится отме-

тить хотя и медленное, но неуклонное понижение его активности. Совершенно ясно, что против этого должны быть приняты какие то меры, и одной из них является увеличение деятельности малого каботажа.

В качестве меры, способствующей увеличению деятельности малого каботажа, можно было бы, по скольку позволяют судить чисто местные условия, рекомендовать расширение деятельности Совторгфлота по малому каботажу, особенно по оживлению связи между Николаевском, Охотском и Александровском на Сахалине. За минувшие навигации сообщение между этими портами поддерживалось пароходами Совторгфлота, совершавшими круговые рейсы на Север из Владивостока, Число заходов было очень ограничено и тип пароходов не был приноровлен специально для этого плавания—суда были слишком крупны и со слишком большой осадкой. Для них, например, не был доступен вход в реку Кухтуй, на которой стоит Охотск, и грузы должны были подаваться к ним и сниматься с них за три с половиной мили, катером и баржами. Кроме того иногда неделями терялось время на выжидание благоприятной погоды, которая позволила бы произвести необходимые грузовые операции в море у открытого берега.

Эти неудобства могли бы быть избегнуты передачей в ведение местного агенства Совторгфлота морского парохода «Николаевск», ныне находящегося в распоряжении Амурского Госпароходства, а также и зафрахтовании Агенством Совторгфлота еще одного парохода типа „Николаевска". Если бы Совторгфлотом были установлены такими двумя пароходами регулярные самостоятельные рейсы из Николаевска по линии Николаевск—Чумукан—Аян,—Охотск, Александровск.—Николаевск, с заходами в промежуточные порты по мере надобности, то создался бы правильный обмен грузов и пассажиров и явилась бы возможность более частой и заблаговременной их группировки и аквизиции. Теперь, как это ни странно Совторгфлот, не имеет в Николаевске своего каботажного флота для обслуживания района, своим протяжением много раз превышающего береговую линию какого либо из европейских государств. Между тем установление рейсов в указанном направлении будет иметь громадное значение для колонизации и экономики края, и для развития сношений между местным и портами с их как экономическим, так и административным центром в Николаевске.

### Устройство в Никпорте транзитной части порта.

Согласно постановления СТО СССР от 15 апреля 1925 года Никпорт об'явлен открытым пунктом для транзита товаров из стран, имеющих с нами договорные соглашения. Поэтому можно было бы указать на желательность учреждения в Николаевске транзитной части по примеру Владивостокского порта. Этим создался бы поток транзитных грузов через Николаевск вверх по Амуру и далее по Сунгари в Манчжурию (Харбин и попутные города) и обратно. Доставка груза извне, морем, до Николаевска, однократная выгрузка его с морского парохода на баржу и буксировка этой этой баржи речниками до места назначения в Китае, обошлась бы несомненно дешевле, нежели переброска груза через Дайрен и далее по железной дороге с разными перевалками на пути; кроме того мы сумели бы дать идущим за границу судам АГП обратный груз, а это уже очень многое, ибо от этого естественно зависит и понижение фрахта на перевозки. Если бы эта мысль встретила благоприятное отношение Центра, то следовало бы ее немедленно же провести в жизнь по Николаевскому порту, для чего Управление порта могло бы предоставить изолированный участок половины мола, оборудованный двумя пакгаузами емкостью до 800 тонн и причальной глубоководной линией для швартовки одновременно двух морских пароходов.

### Необходимость достройки порта и углубления Северного бара в Николаевске.

Одной из самых живых мер усиления экономической мощи, как Николаевского, так Охотского, Камчатского и Сахалинского районов, явилось-бы развитие в них как внешней, так и внутренней торговли, а равно и промысловой деятельности. Для этого необходимо удешевить стоимость направления потока грузов (как вывозимых, так и ввозимых) через Николаевский на Амуре порт, а также немедленно достигнуть посещаемости Николаевского на Амуре торгового порта морскими океанскими торговыми судами, имеющими большую осадку; также дооборудовать порт, с устройством мола и отводом на таковом специальных обширных мест для экспорта леса и импорта угля.

В прошлом выдвигалось несколько проектов устройства морского торгового порта для обслуживания местного побережья в каком-либо ином пункте, кроме Николаевска. Считаю

здесь уместным привести вкратце соображения, которые тогда высказывались по этому вопросу.

При избрании места для устьевого морского порта можно исходить из двух положений: или дать возможность морским судам проникать глубже внутрь страны (пример Бремена, Гамбурга, Ханькоу, Шанхая и т. п.), или-же стремиться вынести порт на морской берег, устроив для речных судов удобный подход к морскому порту.

Для устья Амура это осложняется еще существованием в его лимане баров и впадением реки Амура в пролив, соединяющий два совершенно различные моря—субтропическое японское и приполярное Охотское.

Сторонники вынесения порта на морской берег предлагали устроить таковой в бухте Де Кастри. Однако такое предложение необосновано. Правда, Де-Кастри открыта для навигации на два месяца в году более, нежели Николаевск; но для речного устьевого порта важно лишь, чтобы периоды речной и морской навигации совпадали, что вполне осуществимо для Николаевска. Если сейчас в Николаевске морская навигация продолжается на месяц меньше речной, то это вина отнюдь не природных условий, и при оставлении обстановки фарватеров на более поздний срок, чем это практикуется теперь, а также при установлении ледокольной службы в порту, это неудобство могло-бы быть избегнуто.

Главный недостаток Де-Кастри тот, что от Николаевска до Де-Кастри речным судам пришлось-бы совершать на протяжении 236—240 километров переход по Амурскому лиману и Татарскому проливу, т. е. в условиях морского плавания. Между тем речные суда—пароходы, баржи и буксиры для этого не годятся, так как как они рисковали-бы переломиться или затонуть на морской волне. Между тем речной флот Амурского бассейна достигает крупной численности и для него требуется создание удобных условий перегрузки в морские суда. Сверх того Де-Кастри—порт Японского моря, и сообщение с Охотским морем преграждается барами Амурского Лимана. Амурский-же порт должен быть портом одновременно и Охотского, и Японского морей.

Что касается возможности соединения Де-Кастри каналом с р. Амуром через посредство системы озер Кизи, то исследования разрушили иллюзию осуществить такой канал, показав, что для этого потребуются многие миллионы рублей; устройство-же колесной или железной дороги введет две лишние перегрузки и пробег груза по суше.

Другой естественной бухты между устьем Амура и морем нет. Следовательно необходимо расположить порт на самом Амуре, и одновременно расчищать бары на северном и южном фарватерах, чтобы Амурский порт был доступен для морских судов как с севера, из Охотского моря, так и с юга—из Японского моря.

Так как устье-Амура от самого лимана весьма глубоко, и уже сейчас доступно для судов с осадкой до 24 фут, то выдвигался другой проект—избрать для порта какое-либо другое место по реке Амуру, лежащее по течению выше Николаевска. Таким местом могла-бы быть Пальвинская протока, около селения Маго, в 40 километрах от Николаевска вверх по Амуру. Пальвинская протока на протяжении 15—20 километров от устья вполне доступна для судов с осадкой в 21 фут, причем на первых 5—6 километрах обеспечена глубина в 28 фут при самом низком навигационном уровне воды. Недостаток протоки—ее малая ширина (около 200 метров между урезами воды, т. е. около 140—150 метров между линиями 21 футовой глубины), низкие заболоченные берега, (возвышающиеся лишь на 1—1,5 метра над горизонтом самых малых вод, и заливаемые ежегодно весенними и осенними паводями,) и наконец—излишняя крутизна нагорного левого берега у впадения протоки в Амур.

Если иметь в виду, что во всяком порте кроме удобных водных и береговых площадей для перегрузки и складывания товаров необходимы также механические и корабельные мастерские для починок, склада топлива и провианта, необходима возможность приобретать шкиперские запасы и материалы, т.е. требуется наличность города, то несомненно, что Пальвинская протока с деревней Маго в 100—150 человек населения не может итти в сравнение с Николаевской бухтой и городом Николаевском с 7—8 тысячами жителей, достаточной и незатопляемой береговой полосою и наличием пристаней и складов. Кроме того устройство порта в Маго потребовало-бы больших затрат на землечерпание по расширению водной площади и на подсыпку болотистых берегов, а также на устройство целого поселка для сотрудников портового управления и рабочих порта. Это перспектива определенно заставляет отказаться от мысли устроить порт в Маго.

Следует еще отметить, что перенос порта в Маго (не оправдываемый ни экономическими, ни техническими причинами), разорил-бы Николаевск, ставший ныне центром север-

ной рыбопромышленности, золотопромышленности и лесопромышленности.

Главным, препятствием к созданию порта в Николаевске считался якобы скалистый грунт Николаевской бухты Но после произведенных в 1925 году изысканий оказалось, что прежними исследователями за скалу был принят плотный, гравелисто—глинистый и песчаный грунт, который вполне доступен для разработки сильными землечерпательницами.

Таким образом приходится остановиться на Николаевске, как наиболее удобном пункте, где морской порт уже существует свыше 50 лет и где уже заложено начало портовому оборудованию.

Полная же дооборудованность порта Николаевска и возможность посещения его судами большой осадки, без всяких перегрузок и нагрузок за баром, а также простоев у бара в ожидании выгрузки, даст возможность удешевить стоимость направляемых через него грузов. Вместе с тем следование судна по определенно глубокому фарватеру в порт назначения без всяких отстаиваний и ожиданий сможет значительно понизить страховку за судно.

Эти факторы понизят сразу же фрахт на Николаевск, как из портов Америки, Европы и дальнего каботажа, так и в малом каботаже. Можно сразу же ожидать понижения приблизительно до 25% на существующий фрахт, а в дальнейшем и более.

Поэтому для усиления экономической мощи района и привлечения грузов, как по вывозу, так и ввозу через Николаевское направление и их удешевления при перевозке прежде всего является крайне необходимым приступить к прочистке одного из фарватеров Амурского лимана, т.-е. или южного, идущего в Татарский пролив или Северного, впадающего в Охотское море.

Это сразу же даст порту полную возможность принимать и отправлять океанские суда с большой осадкой и расцениваться на мировом рынке в качестве морского устьевого оборудованного порта.

При рассмотрении вопроса об углублении фарватеров, важно решить, какой же из фарватеров необходимо прочистить в первую очередь, и какой из фарватеров имеет более жизненное значение для Николаевского района.

Управление порта при детальном рассмотрении и изучении означенного вопроса остановилось на прочистке только

Северного фарватера, исходя из указываемых ниже строго определенных и проверенных данных, ибо в экономическом отношении для Николаевска, а также и для всего Амурского судоходства важно, чтобы Никпорт стал океанским портом, а посему нам нужно не местное судоходство по Татарскому проливу, а прямые рейсы океанских пароходов, между устьем реки Амура и портами Америки и Европы.

Для этих судов нет никаких оснований проходить в Никпорт Татарским проливом, а они будут следовать в порт исключительно океанским путем вдоль восточного берега острова Сахалина.

В частности для судов, идущих из Америки, путь по Татарскому проливу, лежащему в стороне от прямого направления, —бесцелен. Татарским проливом могут итти только суда, которые идут не прямым назначением в Никпорт, а с заходом во Владивосток и другие порты Татарского пролива и Северного Японского моря. Для такого рода судов может быть два выхода: 1) если осадка их превышает 17 фут—итти через Лаперузов пролив вокруг острова Сахалина, 2) при осадке меньше 17 фут. они могут итти Сахалинским фарватером и через Северный фарватер в Никпорт. При чем плавание в глубоком открытом море, конечно гораздо лучше, чем по обилующему туманами мелководному Татарскому проливу, где судно всегда рискует сесть на мель и т. д. При движении вокруг Сахалина морскому судну предстоит пройти только небольшой по своему протяженю участок пролива, что тоже является одним из важных достоиств пути через Север фарватер.

Посему Управление порта при рассмотрении, какой же фарватер может дать порту связь с океаном, считает, что Северный фарватер имеет преимущество перед Южным фарватером, заключающееся в нижеследующем:

1) Глубина южного фарватера в малую воду 11—12 фут.. Глубина Северного в ту же воду на баре—14 фут.

2) На южном фарватере нет вполне обеспеченного ежедневного увеличения глубины вследствие прилива, ибо существующие приливы дают увеличение глубины в среднем 1 фут и очень редко максимум до 3-х фут, что бывает всего несколько раз в навигацию.

Северный же фарватер на своем самом мелком месте «баре» за островом Лангр находится в сфере ежедневного действия приливов, при чем увеличение глубины „бара" вследствие прилива ежедневно выражается в среднем 3—5 фут и максимум во время сизигий 7—9 фут.

3) Южный фарватер чрезвычайно извилист и очень большой по своему протяжению.

Северный фарватер не так извилист и значительно меньше Южного.

4) Весною северная часть Амурского лимана, как более открытая морю, очищается от льда ранее южной, где лед долго задерживается в узкости южнее мыса Лазарева, оставаясь тут до тех пор, пока весь южный переход в Лиман не очистится, начиная от мыса «Екатерины», что случается обыкновенно в конце мая, спустя почти целый месяц после расхода реки Амура у Николаевска.

На северной же части лимана, имеющей значительную ширину, лед беспрепятственно выносится отливами в Охотское море, поэтому более раннее плавание к Николаевску, приблизительно до 3 недель можно установить только от Севера.

5) Относительно сравнения движений наносов по Южному и Северному фарватерам, а также силы, величины и скорости приливно-отливных течений на таковых см. в гидро-географическом описании порта статьи: „Передвижение наносов в бухте и на фарватере“ и „Колебание уровня воды т. е. приливы, отливы“. При сравнении полученных там оффициальных данных усматривается, что и в этих 2-х наиважнейших данных все преимущества на стороне Северного фарватера.

Землечерпательные работы на Южном фарватере для установления только 18 футовой глубины канала при ширине в 50 сажен выражаются протяжением на 31 версту, для чего необходимо извлечь при землечерпании до 700 тысяч кубических саженей. Считая, что эту работу нужно проделать в течение 5 лет, понадобится до 3 машин новейшей конструкции, при условии, что каждая машина за летний период будет вырабатывать до 50 тысяч кубов. Определяя стоимость 3 землечерпательных машин новейший конструкции со всем караваном и со вспомогательми судами к ним, каждую в Р. 600,000×3=Р. 1,800,000. Так же считая стоимость выемки 1 куба при данной громадной работе, но и при существующей Николаевской дороговизне до 4 рублей, получим 700,000×4 руб.=2,800,000 рублей.

Стоимость всех работ с приобретением 3 караванов новому выражается в 1,800,000+2,800,000=4,600,000 рублей.

Протяжание Северного бара между 14 футовой глубиной выражается всего около 2 верст, Южного же бара, как мною и выше указывается, между глубинами в 18 фут—в 31 версту.

Поэтому Управление порта предлагает производство дноуглубительных работ начать с расчистки Северного фарватера. доведя на первое время глубину на баре до 21 ф. При ней могли бы свободно проходить морские суда с осадкой до 20 ф.,а в прилив,—принимая во внимание ежедневное повышение воды от 3—7 фут и с 23 футовой осадкой. С большим же приливом до 7 ф. могли бы входить суда с большей осадкой, а на фарватере можно местами срезать банки с доведением глубины до 24 фут.

Общее количество землечерпательных работ по углублению Северного бара до 21 фута в малую воду при ширине канала 50 сажен, определяется в 54562 куб саж.

В связи с углублением Северного бара до 21 фута потребуется произвести расчистку до 24 футов и отдаленных участков Северного фарватера в количестве 25324 куб. саж.

Что же касается Сахалинского фарватера, то последний может быть оставлен без углубления в предположении, что все суда с осадкой более 17 фут будут следовать в Николаевск в обход о. Сахалина через Северный фарватер, суда же с осадкой не превышающей 18 фут в малую воду будут следовать Татарским проливом через Сахалинский-Северный в Николаевск.

Таким образом для возможности пропуска судов в Николаевск с осадкой до 23 фут. необходимо выполнить следующие работы:

1) углубить бар до 21 фута в малую воду—54562 куб. саж.

2) произвести расчистку на 24 ф. отдельных участков Северного фарватера

| | | |
|---|---|---|
| Общая сумма черпания: | 54562 к. с. | |
| | 25324 к. с. | |
| итого | 79886 к. с. | |

Принимая во внимание, что за время работ придется бороться с заносами, что подсчет по данным рекогносцировочных изысканий не точен и возможно, что более подробное исследование даст некоторое увеличение общего количества работ, а также и то, что работы займут около двух лет, в течение которых можно ждать отложения наносов в прорытых частях каналов, указанное количество работ должно быть увеличено на 20%, что составляет 79886+15976=95862 куб. саж.

Работы эти могли бы быть выполнены в течение 2-х лет одной землечерпательной машиной-землесосом, производительностью 50 кубич. саж. в час, причем последняя должна

быть самоходная, чтобы быстро уходить под укрытие во время сильного волнения и штормов, а корпус должен быть с гребными винтами, приводимыми в движение теми же машинами, которые установлены для приведения в действие насоса.

Общая стоимость приобретения названной землечерпательницы и при ней землеотвозных шаланд по расценкам довоенного времени определяется в 600.000 рублей; ежегодное эксплоатационное содержание с текущим в первый год и средним на второй год ремонтом всего каравана, определяется ежегодно в 160000 рублей. Было-бы впрочем неправильно относить всю стоимость каравана на работу по бару, так как этим-же караваном по окончании работ на баре будет производиться дноуглубительная работа и в других районах порта. Поэтому, если принять срок погашения стоимости каравана даже только в 20 лет, на работы по бару из общей суммы единовременного расхода в 600000 рублей приходится отнести всего 60000 рублей.

Исходя из указанных соображений стоимость куб. саж. работ определяется:

$$\frac{160000 \times 2 = 320000 + 60000 = 380000}{95862} = \text{за округл. 4 рубля}$$

Посему и стоимость всех дноуглубительных работ выразится в сумме 380000 рублей.

С проведением в жизнь означенных мероприятий и углублений бара и Северного фарватера необходимо торопиться, так как каждое промедление болезненно отзовется на экономике края. Никпорт является для края центральной станцией промышленности и товаро обмена с заграничными рынками, а в силу своей недооборудованности не может принять участие в налаживании работы полным темпом, с проведением-же вышеозначенных мероприятий можно ожидать богатых перспектив по развитию и поднятию экономической жизни края, ибо увеличение товаро-обмена с заграничными рынками вызовет в крае жизнь и движение, а этим усилится и экономическая мощь СССР на Дальнем Востоке, что даст возможность быстро залечить те глубокие раны, какие нам были нанесены недавно изжитой интервенцией, разграбившей и приведшей в полумертвое состояние нашу богатейшую естественными благами Дальне-Восточную окраину.

В данное время, без проведения в жизнь вышеописанных мероприятий, т.е. прочистки Северного бара и фарватера,

Северным фарватером только при приливе свободно проходят суда от 16 до17 фут осадки. Суда же, имеющие большую осадку, как при входе, так и при выходе должны у самого Северного бара отгружаться, чтобы затем вновь нагружаться уже после прохода фарватера. Что же касается Южного фарватера, то там еще хуже, ибо там максимальная глубина 11, и при приливе максимум 13 фут. Такие операции вредно отражаются как задержкой судов, так равно и повышением цен провозимых грузов, а это ложится тяжелым бременем на развитие как промышленности края, так и экономического его значения.

Морское судно, проходящее Северный или Южный бари в виду своей большой осадки не могущее пройти фарватером в порт, вызывает из Николаевска катер с баржей для отгрузки, для подачи которой нередко требуется $1^1|_2$-2 суток, и отгрузка занимает, в зависимости от рода отгружаемого товара, от от 1 до 4 суток.

Таким же образом операция производится при выходе, если имеется обратный груз, что задерживает судно в общем на время от 3 до 7 суток, а бывает и более, принимая во внимание, что в лимане погода выражается почти все время в 5-6 баллов.

Эта перегрузка или выгрузка, смотря по ходу погрузочно-разгрузочных операций обходится от 6-10 копеек за пуд.

Стоимость перевалки одного пуда груза при нормальных условиях обходится:

| | |
|---|---|
| аренда плав. средств . . . . . | 1,5 коп. с пуда |
| рабсила . . . . . | 2,5 „ „ „ |
| 25% стивидорных . . . . . | 1,0 „ „ „ |
| итого . . | 5 копеек. |

Принимая во внимание экономическое значение порта, в данное время ввиду мелководности лишенного возможности вести какие либо серьезные операции, что тормозит развитие всей промышленности и вместе с тем укрепление нашего экономического и административно политического значения‘ является самой насущной необходимостью прибегнуть к срочному углублению фарватера и Северного бара и доборудованию самого порта, так как требующиеся затраты на этот предмет в ближайшие же два года безусловно окупятся.

Для выполнения вышеуказанных землечерпательных работ, (если не представляется возможным приобретение нового землечерпательного каравана,) предполагается использовать землечерпательницы «Сахаров» или «Ренания», о возврате коих центром с Японией ведутся переговоры. В отрицательном случае предполагается воспользоваться морской землечерпательницей с караваном, переданной Владивостокским Военно-Морским Ведомством Владивостокскому Торговому Порту, ибо полученная Владпортом морская самоходная машина с сомоходными шаландами сможет бесболезненно для Владивостока обслужить и Николаевск. Известно, что крупных дноуглубительных работ во Владивостокском порту в течение ближайших трех лет не предвидится, а за данный срок Никпорт смог бы углубить в течении 2 лет Северный бар с фарватером. Посему необходимо считать, что за новый операционный 1925-1926 год и за время невозможности производства работ в Никпорте в виду прекращения навигации с 1 октября 1926 года по 15 мая 1927 года, Владивостокский порт смог бы исполнить свою дноуглубительную программу так, чтобы не иметь надобности в земкараване в течение двух лет, а свое неотложное черпание смог бы производить имеющимся экскаватором.

Выполнение всех вышеуказанных работ и мероприятий, т. е. полная достройка порта и углубление Северного бара, поднимет значение как края, так и Николаевского на Амуре торгового порта и будет способствовать оживлению морских сношений через него в международном сообщении; вызовет дальнейший рост грузооборота порта и привлечет в Николаевск и более ценные грузы, которые в силу указанных выше неустройств порта и опасности плавания в Амурском лимане, вынуждены держаться Дайренского и Владивостокского направления, вместо своего естественного курса на Николаевск, являющегося не только кратчайшим, но и наиболее дешевым.

В отношении дооборудования порта, таковое предполагается выполнить в пятилетний срок по следующему плану:

## 1926 год.

### Дноуглубительные работы.

1. Подчистка дна у причалов и в морских каналах до 20-ти футовой глубины.

2. Уширение морского входного канала с 50 до 63 метров.

3. Расчистка речного кольцевого канала общим протяжением до 3-х километров при ширине в 45 метров и глубине до 8 фут.

4. Черпание в морском канале у мола для доведения существующей 6-ти метровой ширины его до 75 метров.

5. Удлиннение этого канала еще на 100 метров при ширине в 75 метров.

**Портовые сооружение.**

1. Постройка свайной набережной на протяжении около 2 километров и увеличение площади берега на 63000 кв м. путем засыпки пространства между существующим незакрепленным берегом и забитыми сваями вычерпанным грунтом.

2. Постройка свайной перемычки между молом и берегом длиною в 1 километр и площадью 20000 кв. м. (для защиты от волнения, особенно сильного при бурных осенних западных ветрах, и от заноса бухты речными отложениями).

3. Постройка двух жилых домов для служащих, общей площадью около 700 кв. метров.

4. Постройка временных мастерских и оборудование цехов: слесарного, кузнечного и литейного.

5. Постройка искровой станции мощностью в 2,5 клв. для связи с судами на расстоянии в 600 клм и с береговыми радиостанциями на растоянии 1000 клм.

**Плавучие средства.**

Оборудование катера средствами для тушения пожаров на судах и на берегу.

**Судоподъемные работы.**

Под'ем двух баржей, затонувших в канале у причальной линии мола против пакгауза № 5.

## 1927 год.

а) Углубление Северного бара до 18' на малую и 21 фута на большую воду, с выемкой общего количество грунта 388,507 куб. м.

ПРИМЕЧАНИЕ: Данная работа может выполнять ся морской землечерпательницей имеемой во Владивостокском порту, каковой безболезненно закончив свою работу в течение 1926 года и половины 1917 года, сможет представить землечерпательницу, если на то последует распоряжение, Никпорту.

б) Углубление до 22' на малую воду входного в бухту морского канала с уширением каналов и у морских причалов до 75 метров с общей кубатурой выемки 16000 куб. с. или 1 55403 куб. метра.

ПРИМЕЧАНИЕ: Данная дноуглубительная работа выполняется портовой землечерпательной машиной «Амурская 3».

в) Достройка мола шириной в 105 метров при длине 1 километр, благодаря чему на будущий 1928 г. причальная морская линия увеличивается до 715 п. метр.

г) Постройка каменных постоянных мастерских с оборудованием всеми цехами.

д) Постройка трех бревенчатых казарм для постоянного жилья рабочих.

е) Постройка служебных зданий (Порт-больницы с амбулаторией, приемного покоя, [redacted] и бани).

ж) Постройка двух пакгаузов на Мысе „Кошка" что увеличит площадь складочных помещений с 1,250,000 пудов до 2,000,000.

з) Капитальный ремонт портового ледокола—катера „Воевода".

Грузооборот же 1927 года ввиду того, что пользование причальн. линией, возведенной в 1927 явится возможной лишь в 1928 году, берется с имеемой линии 1926 года; поэтому Управление Никпорта и представляет таковой следующим:

| ЭКСПОРТ | | ИМПОРТ | |
|---|---|---|---|
| Леса | 1,500,000 кб. ф. | Уголь Сахалинск. | 500,000 п. |
| Хлебных грузов (бобы жмыхи и пр.) | 500,000 п. | Соль | 1.000,000 п. |
| Рыбы | 500,000 п. | Рыбы с Сахалина и Охотска | 1.000,000 п. |
| Разного | 500,000 п. | Железа, чаи и пр. | 500,000 п. |
| Итого | 3.000.000 п. | Итого | 3.000.000 п. |

ВСЕГО . . . . 6.000.000 п.

## 1928 год

а) Доуглубление Северного бара и фарватера до 21' на малую и 24' на большую воду. при общей выемке кубатуры в 52,000 куб. саж. или 505,000 куб. метров.

б) Уширение каналов—входного в бухту и у причальных линий с 100 до 150 метров, с углублением таковых до 25 ф. при общей кубатуре до 19,500 куб. саж. или 1.900.000 куб. метр.

в) Уширение мола до 250 метров,на протяжении 730 метров, что в конечном результате образует складочные площади для лесных грузов в 182,000 кв. метров, могущих быть использованными в полной мере в 1929 году.

г) Постройка двух пакгаузов на молу из волнистого оцинкованного железа для хранения хлебных грузов, с увеличением общей емкости существующих пакгаузов с 2.000.000 п. до 2.750.000 пудов.

д) Постройка здания под электростанцию и ея оборудование.

е) Постройка эллинга против механических мастерских (на «Кошке») с подъемностью до 300 тонн.

ж) Постройка дома отдыха.

з) Постройка ряжевого мола, шириною 5 метров и длиною 1100 метров, образующего лесную гавань, обеспеченную от волнения разводимого западными штормовыми ветрами и от заноса отложениями горных речек Камора и Личи. Означенная гавань, имеющая площадь в 405.000 кв. метров, рассчитывается для хранения бревен в плотах вместимостью до 500.000 шт.

и) Механизация пакгаузов для хлебных грузов, путем установки конвейеров и транспортеров и механизация угольных площадей, путем приобретения полупортальных поворотных и катучих кранов и их установки.

к) Устройство пожарной сигнализации с оборудованием противопожарными средствами.

л) Постройка морской пристани на мысе «Кошка» длиною в 150 пог. метр.

Таким образом в 1928 году, с введением остальных мероприятий и механизации, грузооборот на погонный метр причальной линии, (ввиду того что механизацией и лесными площадями на молу возможно будет пользоваться лишь в последующем 1929 году), принимается в 16.000 пудов, т. е. как и в 1927 г. но благодаря увеличению построенных в 1927 г. причальных линий, с имеемыми до 1100 пог. метров из коих фактически в 1928 г. будет работать только часть, выбрасываемо возводимые в 1928 г. вместо пришедших в негодность причалов в 100 пог. мет. на Кошке, получим только 1000 п. м. каковые будут рабочими, а посему, в силу вышеуказанного,

и грузооборот выразится, с частичным запасом именно свободной причальной линии, ввиду идущего строительства в следующих цифрах:

| ЭКСПОРТ | | ИМПОРТ | |
|---|---|---|---|
| Леса | 2.000 000 к. ф. | Уголь | 1.000,000 п. |
| Хлебных грузов | 1,000,000 п. | Соль. чай | 1.500,000 п. |
| Рыбы и разн. грузов | 1.000.000 п. | Рыбы с Сахалина и Охотска | 1,000,000 п. |
| Итого | 4,000.000, п. | Железа, скобян. и разн. | 500,000 п. |
| | | Итого | 4,000,000 п. |
| | | ВСЕГО | 8,000,000 п. |

## 1929 год.

а) ремонтное черпание (подчистка) по Северному бару, фарватеру и входному в бухту каналу, при общей кубатуре приблизительно до 50.000 кб. метр.

б) Углубление первой половины лесной гавани, площадью в 250.000 кв. метров с существующей 2,5‘ глубины до 5‘, что составляет кубатуру, подлежащую выемке до 210.000 кб. метров.

в) Устройство речных причалов каменной кладки, протяжением 450 пог. метров с глубиной воды у причалов в 8‘, означенными причалами возможно будет пользоваться в полной мере в 1930 г.—

г) Увеличение складочных помещений до 500.000 пудов, путем постройки двух оцинкованных пакгаузов на рыбной площади (на молу) для хранения рыбы.

д) Механизация лесных площадей—устройством лесотасок в количестве пяти, по числу причалов для судов.

Таким образом увеличение причальных линий с существующих 1100 п. м. до 1150 п. м. и введение механизации грузовых работ даст возможность увеличить грузооборот погонного метра причалов до 20.000 пудов, поэтому общий грузооборот порта в 1929 году (тоже ввиду частичного запаса причальной линии в связи с идущими строительством) выразится в следующих цифрах:

| ЭКСПОРТ | | ИМПОРТ | |
|---|---|---|---|
| Леса | 4,000,000 п. | Рыбы (Охотск., Камч. Сахалинск. и Ник. районов) | 2,000,000 п. |
| Хлебных грузов и бобов | 2,000,000 п. | Соль, чай и проч. товары | 2,000,000 п. |
| | | Уголь Сахалинск. | 2,000,000 п. |
| Итого | 6,000.000 п. | Итого | 6,000,000 п. |

ВСЕГО . . . . . 12,000.000 п.

## 1930 год.

а) Ремонтное черпание Северного бара, фарватера и входных каналов с общей кубатурой выемки до 40.000 кб, метр.

б) Углубление всей бухты между морскими причалами до 25' глубины и у речных причалов до 8' глубины с общей выемкой кубатуры примерно до 250.000 кб. метров.

в) Постройка выдвинутого в бухту морского пирса (пристани) шириной в 105 метр. и длиной 200 метров с глубиной у такового с одной стороны (морской) 25' и с другой (речной) 8'. Таким образом получим общую длину морской причальной линии в 1150+200=1350 и речных 450+200+105 (пирс)=755 п. м., каковые полностью могут быть использованы только в 1931 году.

г) Увеличение складочных помещений на 500.000 п. путем постройки 2-х оцинкованных пакгаузов на выдвинутом пирсе.

д) Прокладка дековильных путей по мере надобности.

С проведением в жизнь означенных мероприятий морской грузооборот порта в 1930 г. (принимая во внимание, что при введении полной механизациии порта грузопропускная способнесть каждого пог. метра увеличится, как выше говорилось до 20.000 пудов) и доводится до 15.000.000 пудов слагающихся из следующих данных:

| ЭКСПОРТ | | ИМПОРТ | |
|---|---|---|---|
| Леса | 6,000,000 п. | Уголь | 2,000,000 п. |
| Разн. Хлебн. грузов | 3.000,000 п. | Рыба | 2,000,000 п. |
| | | Соль, чай и разн. товары | 2,000,000 п. |
| Итого | 9,000,000 п. | Итого | 6,000,000 п. |

ВСЕГО . . . . . 15,000,000 п.

## 1931 год.

В виду окончания полностью всех намеченных 5-ти летним планом работ по развитию и строительству порта, необходимо считать, что с использованием полностью всех выстроенных морских причалов длиною 1350 п. п. и речных в 757 п. м. в 1931 году, грузооборот порта должен выражаться:

| ЭКСПОРТ | | ИМПОРТ | |
|---|---|---|---|
| Лес . . . . . | 8,000,000 к. ф. | Уголь . . . . . | 2.000,000 п. |
| Разных хлебн. грузов | 5,000,000 п. | Рыба Охотская, Камчатская Сахалинская и Николаевская . . . . | 2,000,000 п. |
| Итого . . . . . | 13,000,000 п. | Соль, чай, железо разн. товары . . . . . | 3,000,000 п. |
| | | Итого . . . . | 7,000,000 п. |

ВСЕГО . . . . 20,000,000 п.

Грузооборот порта при проектировке причальной линии показывается здесь значительно ниже возможного против имеющейся причальной линии, хотя он может при выполнении вышеуказанных работ развиваться в дальнейшие годы до полной цифры в 27,000,000 пудов в виду запаса свободной морской причальной линии. Поэтому при определении грузооборота, Управление порта исходя из экономических предпосылок, сознательно уменьшило цифры, указанные в грузообороте Порта».

Кроме того, так как речной грузооборот порта равняется 50% морского, то фактически суммарный грузооборот порта по вышеуказанным годам представляется в следующем виде:

(в миллионах пудов)

**1927 год.** 6 м. м. + 50% = 9 м. п.

**1928 год.** 8 м. п. + 50% = 12 м. п.

**1929 год.** 12 п. п. + 50% = 18 м. п.

**1930 год.** 15 м. п. + 50% = 22,5 м. п.

**1931 год.** 20 м. п. + 50% = 30 м. п.

Из вышесказанного видно, что увеличение грузооборота

главным образом расчитывается на лесоэкспорт и импорт Сахалинского угля и рыбы, что возможно при постройке лесной гавани, механизации грузовых работ и устройстве в Николаевске угольной станции, путем уширения и достройки мола.

### Николаевск—угольная станция.

Всем известно, что в полосе, прилегающей к Амуру на всем почти протяжении водного пути, лес значительно вырублен и цены на дрова с каждым годом возрастают благодаря увеличению дальности возки в связи с отсутствием лесовозных дорог.

В таких больших центрах края, как Сретенск, Благовещенск, Хабаровск, ввиду истощения лесных богатств вокруг этих пунктов, дрова не заготовляются вовсе, по причине их непомерной стоимости (Стретенск 8 руб., Благовещенск от 10 до 12 руб., Хабаровск от 8 до 10 руб. погон. саж.)

В низовом Амуре цены на дрова стоят более или менее прочно, а именно от 5 рублей до 6 руб. за погонную сажень; спрос на дрова сравнительно не велик, запасы леса громадны и не истощены, как в других селениях по рекам Амурского бассейна.

Помимо высоких цен дровяного топлива, значительные расходы по эксплоатации составляет погрузка дров, обходящаяся до 50 коп. с погонной сажени, не говоря уже о той потере времени, которая вызывается погрузкою дров на пароходы, ибо при нормальном штате палубной команды, погрузка дров отнимает в среднем четыре часа в сутки. Полагая в среднем продолжительность навигации в 150 дней и считая в течении навигации 120 ходовых суток —потеря времени на погрузку дров для парохода определяется в 4 ч. $\times$ 120 — 480 часов или 20 суток, что составит около 16,5% всего хода, а в отношении продолжительности навигации 13,5%.

Такая непроизводительная потеря времени, столь дорогого при краткости навигации, может быть значительно понижена при условии перехода с дровяного топлива на уголь при соответственной цене последнего.

Выгода такой замены будет заключаться еще и в том, что уголь не потребует таких помещений (по об'ему), какие предназначаются ныне для дров, так что ныне существующие дровяные ямы и палубы примерно на $^3/_4$ могут быть использованы для груза.

Далее, что также не менее важно, при угольном топливе не понадобится держать столь значительный штат палубной команды, которая нанимается ныне для погрузки, подтаскивания и подачи дров в пути.

Наконец расходы по погрузке топлива значительно сократятся. Резюмируя все выгоды угольного топлива, можно сказать, что по приблизительному подсчету, при цене ближайшего Сахалинского угля в Николаевске в 10 руб. за тонну, переход с дровяного топлива на уголь становится уже выгодным в низовом Амуре, при условии создания добавочной станции в Хабаровске.

И уже сейчас, начиная, с 1925 года, многие из судов каботажного флота, приписанного к Никпорту, а также и АГП в низовье Амура, начинают постепенно переход с дровяного отопления на угольное, как экономнейшее и выгоднейшее. Но хотя Сахалинский уголь, особенно Дуйских копей, и считается одним из лучших в мире, и по своим качествам не уступает высшим сортам английских и шотландских углей, все-таки необходимо принять меры к возможному удешевлению стоимости перевозки его в Николаевск в целях поддержания речного судоходства по Амуру и понижения таковым фрахтов на перевозки по воде.

В настоящее время высокие цены на уголь в Николаевске обуславливает крайне дорогая погрузка угля с берега на пароход в Александровске.

Высокая стоимость погрузки в Александровске зависит от весьма примитивного способа ее и составляет при благоприятных условиях около 20% себестоимости угля.

С этим на первое время можно было бы мириться, если бы по отсутствию безопасной стоянки судов во время свежей погоды, погрузка не находилась в зависимости от состояния погоды, ибо во время шторма суда от берегов Сахалина уходят отстаиваться в Де-Кастри, теряя непроизводительно таким образом 2—4, а то и более дней.

Поэтому в целях понижения цены на Дуйский уголь на месте, необходимо устройство гавани в Александровске, этом центре могучих сахалинских каменно-угольных залежей. Обрисовав таким образом возможность и необходимый переход с дровяного отопления на угольное, отмечу, что возможный расход угля как приписанных к Николаевску каботажных судов, так и речных пароходов Амурского Государственного Пароходства, исчисляется так:

Положим в основу расход угля судами Николаевского района, в среднем по 0,075 пуд. на индикаторную силу за один ходовой час. Примем мощность приписных к Никпорту судов с рядом береговых устройств в 3.000 индикаторных сил, мощность машин судов Амурского Государственного Пароходства по данным Амурского Водного Управления на 1-е января 1925 года, в круглых цифрах в 17000 индикаторных сил, что составляет всего с приписными судами к Николаевску 20.000 индикаторных сил.

Считая, что каботажный флот Николаевска и речной флот имеют в течении навигации 120 суток ходу, и что на уголь перейдут ва первое время до 50% по мощности машин, и полагая далее 20 ходовых часов в сутки, получим общий возможный расход угля всеми судами как Амурского торгового флота, так и судами, приписанными к Никпорту, которые полностью сразу же перейдут на уголь (так как уже почти и теперь большинство перешли на таковой)

$$\frac{0{,}075 \times 20.000 \times 20 \times 120}{60 \text{ пуд.} \times 2} = 30.000 \text{ тонн.}$$

Таким образом для достижения перехода судов Амурского торгового флота с дровяного топлива на уголь необходимо. для удешевления такового, скорейшее устройство гавани в Александровске на Сахалине и достройка порта в Николаевском районе, ибо помимо снабжения нашего судоходства, необходимо отметить и то, что пароходы, следующие из Николаевска в порты России. Западной Европы и Америки, также могли бы снабжаться в Николаевске без захода в японские порты, уменьшая таким образом: 1) продолжительность рейсов и 2) значительно уменьшая расходы, вследствие применения неизмеримо лучшего и дешевейшего Сахалинского угля в сравнении с японским. Таким образом при осуществлении в Николаевске угольной станции, деятельность по ввозу угля в Николаевск в течение ближайших 2-3 лет повысится до 500.000 тонн ежегодно. что на первое время уже многое дало бы Николаевску в смысле усиления его значения.

**Устройство в Александровске на Сахалине оборудованной гавани.**

С устройством в Александровске на Сахалине оборудованной гавани, в каковой суда могли бы беспрепятственно в любое время и состояние погоды продолжать свои грузовые операции, естественно сразу же было-бы поднято экономическое благосостояние как самого острова Сахалина с Александров-

ским портом, так и его импортного порта, Николаевска на Амуре.

Вывоз сахалинского угля вглубь страны (согласно данных в предыдущей статье „Устройство в Николаевске угольной станции) ясно и определенно показал, что в ближайшие2—3 года для Николаевска с его нижним течением р. Амура и Хабаровска Благовещенска, при пополнении в Николаевске запасов угля бункеровкой проходящих морских судов, размер его достигает до 50.000 тонн.

В дальнейшем, в овязи с развитием деятельности Николаевокого порта, а посему увеличением и речного тоннажа, каковой играет громадную роль в жизни порта, как связь с Центральной Россией, естественно и потребность Николаевска в Сахалинском угле будет во много раз более вышеуказанной цифры.

Таким образом уже только это одно говорит о необходимости устройства в Александровске Порта, ибо только в таком случае представится широкая возможность пользования дорогим ныне в виду чрезмерных накладных расходов понагрузке, сахалинским углем.

Помимо вышеуказанного сбыта угля в первые годы на наш внутренний рынок, таковой естественно пойдет на заграничные рынки.

Опыт прошлых лет показал, что на иностранном рынке напр. в Шанхае, могущем принять громадное количество угля, сахалинский уголь пользуется хорошим спросом по причине его хорошего качества.

С устройством на Сахалине Александровского порта встанет также вопрос и о могучих нефтяных зарождениях и сбыте нефти как на внешний рынок, так и на внутренний.

Посему при сравнении всех вышеуказанных и обрисованных в статье „Экономика Александровского порта“ данных за постройку в Александровске оборудованной гавани, приходится сказать, что выдвигаемые Никпортом предложения срочной постройки порта чрезвычайно жизненны и важны, ибо только при их выполнении возможно начало интенсивного развития Сахалина с его портом, а также и Николаевска на Амуре, как ввозного порта для Сахалинского угля.

### Постройка железной дороги.

Необходимость рельсовой связи для Николаевска видна на каждом шагу.

Во первых железная дорога создала бы целый переворот в рыбном промысле. В настоящее время наиболее

ценный груз — осенняя кета и икра — вынуждены отправляться срочно с последними пароходами сейчас же по окончании лова, дабы не оставить товары на зимовку в Николаевске. Это обстоятельство не позволяет приготовить рыбу надлежащим способом, требующим продолжительного времени, почему продукт и выбрасывается на рынок далеко не в том виде, как это могло бы быть при соответственном ледниковом засоле. Между тем результаты такого положения весьма ощутительны для промышленных организаций, которые, при тех же затратах на оборудование лова и обработку, могли-бы дать высококачественный а следовательно, и более дорогой продукт для потребительского рынка. А свежая, замороженная в рефрежираторах рыба могла бы сбываться в течение всей зимы; вместе с тем получилась бы возможность экспорта и многих пород осетровых (осетра, калуги), карповых (сазан, сиг), которые в настоящее время потребляются лишь местными рынками и только частью отправляются в Хабаровск.

Во вторых: Постройка железной дороги как прорезывающей лучшие золотоносные районы края. не менее благоприятно отразилось бы и на золотом промысле. Главным затруднением в этой промышленности является необходимость успеть заготовить продукты, товары и припасы за навигационное время на весь операционный период. Железная дорога значительно удешевит добычу золота, позволив нынешнему промышленнику заготовлять продукты, товары и припасы по мере надобности, и тем вести дело с меньшими средствами и разрабатывать более бедные по содержанию золота площади, что в свою очередь поднимет развитие золотого промысла в области, создаст ему более прочное основание и сдвинет с места мелкую золотопромышленность. Развитие будет заключаться в переходе на более совершенные, нежели мускульный труд, способы добычи золота, как-то драги, экскаваторы и пр. Доставка этих машин в настоящее время вглубь страны в далекую тайгу при бездорожье крайне затруднительна, а порой и вовсе недоступна, да и расходы с перевозкой драг в золотопромышленные районы и сборка их на месте настолько велики, что заведение их было бы приемлемым лишь для очень крупных предприятий, каковые на Дальнем Востоке насчитываются единицами.

В третьих; Железнодорожная связь Николаевска с общей рельсовой сетью несомненно окажет свое благотворное влияние на увеличение ввоза чая, следующего транзитом по

Амуру из южных портов Китая через Николаевск внутрь России. Чай в прошлое время по договору с Амурским пароходством доставлялся морскими пароходами только до 15 го августа, из опасения заморозить груз в пути по Амуру, в случае более поздней доставки его в порт. При наличии же железной дороги, чай прибывал бы в порт до последняго момента навигации, что дало бы возможность увеличить ввоз чая по крайней мере вдвое.

В четвертых: Соединение Николаевска рельсовым путем отразится увеличением цифры главнейших экспортных грузов, как лес, бобы, жмыхи и проч. Это грузы будут доставляться в Николаевск задолго до открытия навигации, и при том с обеспеченностью получения на железную дорогу рыбы, следовавшей бы не только из Николаевского района, но и прилегающего к нему Охотского побережья, чаев, железа, Сахалинского угля и т. д.

Из изложенного видно, что железная дорога оживит весь русский северо-восток, даст ему громадную возможность к развитию новых отраслей и благосостоянию экономической жизни, приблизит его к Центру и будет содействовать закреплению и полной советизации наших отдаленных дальневосточных владений.

### О развитии лесоэкспорта через Николаевск.

Главным и основным условием развития жизни громаднейшего Николаевского округа с его портом в Николаевске, и тяготеющим к таковому всем средним течением реки Амура, т. е. частью Хабаровского и Благовещенского округов, необходимо считать развитие лесопромышленности.

Я не буду повторять описания возможностей лесопромышленности, ибо эти данные достаточно освещены в IV части (статья о лесе), но должен добавить что перспективы развития лесопромышленности, а вместе с тем и экспорта леса через Николаевский порт на заграничные рынки неограничены, а посему чем таковая скорее начнет развиваться, тем скорее определится и общее развитие вышеуказанных округов, в особенности Николаевского, для которого развитие лесопромышленности является самой главной существенной задачей.

Необходимо подчеркнуть, что только с твердо положенным началом развитию лесного дела и экспорту леса через Николаевск. будет заложен твердый фундамент как по поднятию экономического значения и благосостояния края, так

и колонизации, а вместе с тем и советизации такового.

Посему необходим и твердый вывод тех мероприятий, исполнением каковых мы смогли бы осуществить громаднейшую по своей важности и жизненности стоящую перед нами задачу. И вот здесь мы должны сопоставить, что в данное время представляет из себя наша лесопромышленность и наш лесоэкспорт, и каковым они должны были-бы быть.

Язык цифр показывает, что у нас пока использован всего 1% тех возможностей, каковые мы должны яы иметь (см. грузооборот порта 1923, 1924 и 1925 г.г. и описание наших лесных богатств обрисованных в IУ части с т. „Лес"). Таким образом при выявлении всего этого мы видим, как 99% наших лесных богатств гниют, выгорают большими сотнями десятин и д. Пользы от этого государству не видно, а ущерб колоссален.

Спрашивается, какая этому причина? Об'яснение очень простое,—это полная неустроенность, недооборудованность и мелководность Николаевского порта, а в силу этого и большие накладные расходы, выражающиеся в 5-8 коп. на кубо – фут леса, отправляемого через таковой. Впредь до устранения этих преград, стоящих на пути развития лесопромышленности и экспорта леса, необходимо на первое время, хотя бы в течение первых 4 ближайших лет, (за каковое время порт будет полностью дооборудован и углублен для приема судов всякой осадки,) поступиться незначительной частью доходов государства.

Только при таком положении, когда все накладные расходы на эксплоатируемый лес будут снижены до минимума, явится возможность выступления такового на иностранном рынке. И когда с нашим лесом никто не сможет конкурировать, то естественно положение нашего леса на иностранных рынках будет завоевано.

Теперь спросим, не будет-ли за счет усиления лесопромышленности уменьшения государственной доходности? При рассмотрении этого вопроса глубже, нам кажется как раз наоборот: будет не уменьшение нашей государственной доходности, а сразу же в первое время крупное увеличение. Это потому, что в данное время эксплоатация наших лесов равняется 1% площади и возможности эксплоатации. С уменьшением же некоторых видов государственных сборов, получим возможность более дешевой себе стоимости древесины, а отсюда и внеконкурентность и спрос и таковую.

А раз спрос будет больше, естественно и экспорт будет более, а отсюда:

1) увеличение государственного попудного и корабельного сборов,

2) механизация лесопромышленности;

3) колонизация и поднятие экономического значения края и его благосостояния и

4) увеличение доходов государства в силу большего вывоза леса, а именно:

а) увеличение процентных отчислений с оборотного банковского капитала,

б) попенных,

в) социального страхования; кроме того изжитие безработицы и т. п.

Таким образом как будто бы и не так страшны выдвигаемые мероприятия по уменьшению некоторых видов государственных сборов, зато в целом принимая развитие лесоэкспорта, получится увеличение нашей доходности. Вотряд конкретных данных, выполнением каковых Николаевский район сразу же встал бы в экономике Дальняго Востока на принадлежащее ему первенствующее место; именно:

1) Понижение лоцманского сбора до 50%, путем огосударствления данной организации и передачи ее в ведение порта.

2) Снижение попенной платы с 5 копеек до 2-х копеек на кубо—фут. означенное понижение должно быть специально для поднятия значения Николаевского направления. В других местностях Дальвостока, как имеющего более дешевые выходы и притом ограниченного количества леса, попенные должны остаться прежние.

3) Отмена лицензионного сбора для экспорта леса через Николаевское направление и для частных лесоэкспортеров, а также всемернсе облегчение для них по получению лицензий на вывоз и: предоставление Николаевскому Отделению Комвнуторга права на месте выдавать лицензии по импорту и экспорту,

4) Отмена по Николаевскому округу монопольного права переданного на территории Д. В. Дальлесу на вывоз осиновой чурки и предоставление вывоза таковой как общественному, так и частному капиталу, принимая во внимание, что возможность ежегодного вывоза таковой по заявлению частных лесопромышленников, исключительно хорошего качества Николаевского района будет до 2,000,000. куб. ф.

Означенное вызывается тем обстоятельством, что Дальлес, как таковой, в своей деятельности охватить Николаевского округа не в состоянии, ввиду направления центра тяжести своей работы на Владивосток, а посему и никаких лесозаготовительных операций, (за исключением случайных вывозов остатков) через Николаевское направление не делает.

5) Привлечь нашу государственную лесопромышленность в лице „Дальлеса" к интенсивному участию в направлении лесоэкспорта через Николаевск, принимая во внимание, что попытки такового 1923, 1924 г. г. были неудачны из за неправильной постановки и неувязки лесоэкспортного дела на месте его филиалами так, например:

В 1925 году Дальлесом переброшена через Николаевск небольшая партия круглого леса, оставшаяся с 1924 года, каковая в том году по несвоевременно данным распоряжениям зазимовала в Николаевске и удорожила своей зимовкой стоимость продукции.

6) Отпуск для дополнительного оборудования и механизации лесопромышленного дела в Николаевске долгосрочного крупного банкового кредита с годовыми % непревышавшими бы в совокупности за год 10%.

7) Разрешение, в виду оторванности Николаевска от железной дороги на 1000 километров, и от Владивостока морем на 1600 километров, свободного беспошлинного ввоза из заграницы материалов и оборудования для механической лесопромышленности.

8) Сдача в долгосрочное концессионное пользование частному и общественному капиталу лесных участков, только в Николаевском округе, не взирая на национальность капитала.

9) Необходимость срочного углубления Северного бара Николаевского порта с возможностью посещения судами хотя бы на первое время до 24 фут. осадки.

По данным местного местнего Исполкома и по утверждению местных лесопромышленников, лес, вывезенный через Николаевск в Японию, там обходится себестоимостью на семь-восемь копеек в кубофуте дороже такого-же леса, но вывезенного через наши другие дальневосточные порты.

Это об'ясняется именно мелководностью Николаевска, не позволяющей грузить морские пароходы до полной осадки в Николаевской бухте, и так как эта мелководность будет изжита только через ближайшие три-четыре года, то чтобы не оставлять втуне на этот срок громадные лесные богатства Амурского бассейна и дать развиться местной лесопромышленности

и лесоэкспорту, необходимо теперь же осуществить рекомендуемые мероприятия.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Заканчивая свой обзор о значении Николаевского на Амуре порта с приписными к нему морскими пунктами, а также и тех необходимых к проведению мероприятий, от выполнения коих Никпорт с приписными пунктами в ближайшие же 2-3 года встанет на принадлежащее ему по праву место в экономическом под'еме края, необходимо по всему докладу вывести определенное заключение, каковое, принимая во внимание, что доклад помимо экономического освещения значения порта носит еще и отчетный характер о проделанной портом работе за 1924-25 операционный год, должно оттенить ту и другую сторону доклада.

Посему во-первых считаю необходимым подвести итоги о проделанной работе порта за 1924-25 операционный год. Для характеристики выявления целесообразного использования открытых Центром порту кредитов, считаю необходимым осветить, что происшедшие перерасходы по тому или иному параграфу сметы, относящиеся чисто к производственным параграфам таковой, как всюду уже при каждом параграфе (см. часть III ) и об'яснено, вызывались исключительными Николаевскими условиями.

Например, получение от Владивостока катера «Скрыплев», (ныне «Постников»), от АГП катера „Петропавловск", (ныне „Чевердин») переданная Сахалинским ревкомом баржа № 137, национализированная баржа „Тунгуз" и баржа № 8, потребовали от порта дополнительных средств по приведению вышеозначенных судов в работоспособное состояние, а равно других дополнительных оплат при приеме помимо прямых платежей за них передававшим учреждениям.

Означенные расходы при составлении портом сметы не могли быть предусмотрены, ибо все эти плавучие средства согласно ранее возбужденных ходатайств передавались Никпорту в означенном году одно за другим внезапно, и нуждавшийся в таковых порт безусловно был вынужден выйти за пределы некоторых разрешенных кредитов, сообщая о сем центру.

Посему все приводимые портом доводы, об'ясняющие тот или иной перерасход, то или иное передвижение кредитов на пополнение того или иного параграфа сметы, по коему сделан перерасход, касаются лишь внутренних выплат, но этим

не нарушена производительная сторона сметы 1924-25 года, а наоборот, все намеченные работы и мероприятия по укреплению и значения как самого порта, так и приписных к нему морских пунктов, выполнены на все сто процентов.

Некоторые же работы производственного характера, как-то: дноуглубление и судопод'ем, выполнены: первое на 43%, а второе на 100% свыше чрезвычайно успешно намеченной программ.

Не надо забывать того, что порт имел до начала 1924 года в качестве своих плавучих средств один маломощный катер, с каковым посему и не мог производить портовых работ.

Ныне же в навигацию 1925 года порт, не выйдя за пределы отпущенных центром средств, сумел переданные ему частью распоряжением центра и частью полученные на месте мощные плавучие средства, а именно: сорока пяти тонный плавучий под'емный кран, катер «Постников» в 250 индикаторных сил, катер „Чевердин„ в 75 индикаторных сил, моторный катер „Маршан" в 45 эфективных сил, три баржи грузопод'емностью в 1000 регистровых тонн, привести в работоспособное состояние.

Этим самым порт во первых увеличил свой основной капитал, а во вторых свое значение и работоспособность.

Во бще необходимо отметить, что выполненной работой за 1924—25 год Никпорт съумел поднять свое значение на очень большую высоту. Исполнение таковой, дало порту фактическую возможность выполнить предъявляемые к пему, как к порту, требования и портового характера, и в отношении улучшения своей связи, как конечной станции при выходе в море наших грузов на внешний рынок.

Обрисовав таким образом проделанную работу порта за прошедший операционный 1924—1925 год, необходимо подвести итоги всему сказанному в сем отчетном докладе о экономическом значении порта и выдвигаемых им мероприятиях, направленых на усиление деятельности порта с приписными к нему пунктами, именно:

1) С углублением Северного бара и его фарватера и представлением возможности посещения Николаевского порта судам всякой осадки, также с дооборудованием Порта, последний станет главным портом всего Русского Северо-Востока, ибо тогда он будет принимать все транзитные грузы, ныне направляющиеся из портов Европы и Америки как

на громадный Манчжурский рынок в Харбин и т. д., так и на наш внутренний рынок—через порты Дайрен и Владивосток.

2) Николаевск явится ввозным портом для угля, направляемого на наш внутренний рынок, и центральной угольной станцией как для приходящих морских судов, так и для судов Амурского бассейна.

3) В силу своего нахождения у конца дешевого водного пути- реки Амура, Николаевск будет экспортным портом для идущего заграницу нашего Приамурского леса и массовых манчжурских грузов—бобов и жмыхов.

4) Наконец Николаевск также будет центром рыбопромышленности р. Амура и острова Сахалина с Охотско-Камчатским краем, а отсюда и импортным портом миллионов пудов рыбных грузов, идущих из указанных мест в Центральную Россию.

Еще раз подчеркну, что Порт отстоит от центра на одиннадцать тысяч километров, что три месяца в году сообщение с ближайшим административным узлом—Хабаровском—происходит за тысячу километров лошадьми, а приблизительно по полтора месяца (весною и осенью) прекращается и оно, и остается лишь телеграфная связь.

Между тем работа должна была итти своим чередом не только в Никпорте, но и в подчиненных ему приписных пунктах, и приведенные в отчете достижения говорят за то, что принимавшиеся здесь решения были правильны и направление деятельности было взято верное.

Заканчивая свой отчетный доклад и базируясь на всем изложенном в нем, я считаю крайне необходимым, чтобы было принято твердое и бесповоротное решение—продолжать начатое дело дооборудования и восстановления Николаевского н|Ам.порта и этим самым—прочное раз навсегда укрепление его экономического и административного значения.

Только при таком решении явится полная возможность как быстрого экономического подъема края, так и окончательной советизации через Николаевск нашего дальнего Северо-Востока, с проведением в жизнь нашего лозунга—„**Поднятие хозяйства**“.

# Оглавление.


Стр.

Исторический обзор развития Порта . . . . . 1.
Гидро—и географическое описание Порта . . . . . 10.
Ветры . . . . . 13.
Передвижение наносов в бухте и фарватерах . . . . . 13.
Колебания уровня воды . . . . . 14.
Замерзаемость Порта . . . . . 16.
Состояние Порта к 1920 году . . . . . 17.
Вторичная организация Порта после разрушения 1920 г. . . 24.
Проект описания границ Порта . . . . . 25.
Имущество, принятое вновь сформированным Портом . . . . 27.
Работа Порта с начала организации по I/X—1925 г. . . 30.
Работа других организаций в Порту . . . . . 34.
Деятельность Порта с 1 окт. 1924 г. по 1 окт. 1925 г. . 43.
Обязательное постановление по Порту . . . . . 50.
Обычаи Порта . . . . . 71.
Портовые сборы . . . . . 73.
Об'яснения по проведению в жизнь приходо-расх. сметы . . 78.
Портовые плавсредства и сооружения . . . . . 99.
Количество приписанных к Порту судов . . . . . 104.
Грузопропускная способность и грузооборот Порта . . . . 105.
Экономическое значение Порта и приписных к нему пунктов 112.
Сооружения о мерах, могущих увеличить грузооборот Порта 136.
Реорганизация лоцманского дела . . . . . 137.
Расширение деятельности малого каботажа . 139.
Устройство в Никпорте транзитной части Порта 141.
Достройка Порта в Николаевске и углубление Северного бара . . 141.
Николаевск—угольная станция . . . . . 157.
Устройство в Александровске на Сахалине оборудованной гавани . . 159.
Постройка жел. дороги . . . . . 160.
Развитие экспорта леса . . . . . 162.
Заключение . . . . . 166.

# Схематический план Николаевского н А. Торгпорта

с намеченными сооружениями в 4-хлетнем плане строительства Порта.

**Условные обозначения**

I—Оградительная перемычка

II—Проектируемая лесная гавань.

III—Проектируемый мол.

IV—Существующий мол.

V—Бухта.

VI—Р. Камора.